

LA CIRCULATION
DES
AUTOMOBILES

Étude de Droit comparé et de Droit international

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mardi 17 Juin 1913, à 4 heures 1/2

PAR

L. POIDEBARD

Président : M. RENAULT.

Professeurs : { MM. LESEUR.
 GEOUFFRE DE LA PRADELLE.

PARIS

Librairie Ancienne & Moderne

GEORGES CRÈS ET C^{ie}

ÉDITEURS

116, Boulevard Saint-Germain, 116

1913

THÈSE POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbations ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

50249

LA CIRCULATION DES AUTOMOBILES

Étude de Droit comparé et de Droit international

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le Mardi 17 Juin 1913, à 4 h. 1/2

PAR

L. POIDEBARD



Président : M. RENAULT.

Professeurs : { MM. LESEUR.
GEOUFFRE DE LA PRADELLE.

PARIS

Librairie Ancienne & Moderne

GEORGES CRÈS ET C^{ie}

ÉDITEURS

116, Boulevard Saint-Germain, 116

1913



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LA CIRCULATION DES AUTOMOBILES

ÉTUDE DE DROIT COMPARÉ ET DE DROIT INTERNATIONAL

INTRODUCTION

Le développement de l'automobilisme a été accompagné d'une augmentation du nombre des accidents et a donné lieu, tant en France que dans les principaux pays étrangers, à une réglementation et à une législation spéciales dont le trait caractéristique est une sévérité particulière pour les conducteurs.

En France, d'abord, pour le département de la Seine, les accidents causés par les véhicules de tous genres sont passés de 44.113 en 1901 à 51.774 en 1906. Dans ces chiffres, les accidents occasionnés par les automobiles se nombrent en 1901 par 1860 (671 accidents de personnes et 1.189 accidents matériels), et, en 1906, par 4.725 (1.797 de personnes et 2.928 matériels) (1).

Les accidents causés par les automobiles ont donc

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1907, p. 316 et suiv.

presque triplé en cinq ans. Sans doute, dans ce même temps, ces véhicules sont-ils devenus 7.886, de 3.510 qu'ils étaient, mais le nombre des accidents a grandi plus vite que celui des voitures. En 1902, la proportion des accidents de personnes était de 19.11 par cent voitures, et elle est devenue 23.04 en 1906.

Si l'on envisage le territoire de la France sans le département de la Seine, sur 2.580 accidents relevés du 1^{er} septembre au 15 octobre 1903, il faut en attribuer 1294 à la traction mécanique, c'est-à-dire 46.2 % (1). Quant au nombre des accidents mortels causés par les automobiles dans notre pays, il a été de 92 en 1903, de 130 en 1904 et de 136 en 1905.

Des constatations semblables ont été faites à l'étranger, notamment en Angleterre, en Allemagne, en Belgique, aux Etats-Unis, en Suisse. — En Allemagne, par exemple, les statistiques montrent que le nombre des accidents causés par les automobiles augmente beaucoup plus rapidement que celui de ces voitures. A Berlin, en deux ans, de 1905 à 1907, le nombre des accidents a quadruplé, alors que pendant le même laps de temps celui des automobiles passait de 2.000 à 4.000 seulement. Les dommages causés par ces véhicules en Allemagne sont évalués à huit millions et demi de marks par an, dont la

(1) Ces chiffres ont été relevés dans le *Bulletin de l'Association Générale Automobile*, novembre et décembre 1904.

centième partie à peine serait couverte par des indemnités (1).

Trop souvent, en effet, les conducteurs, après avoir causé un accident, s'enfuient en quatrième vitesse sous le couvert d'un anonymat qui mérite d'être sévèrement qualifié. A Paris, 25 % au moins des auteurs d'accidents d'automobile restent inconnus.

La cause de l'automobile a été, d'autre part, bien desservie par les hécatombes qui ont marqué les courses de Paris-Vienne, Paris-Madrid, du circuit du Taunus et de la coupe Hercomer. M. Strosser s'est écrié à ce sujet à la tribune du Reichstag que, loin de constituer un progrès, l'automobilisme, tel qu'il est pratiqué, développe chez ceux qui s'y livrent des instincts de sauvage cruauté et engendre une triste inconscience. Dans tous les pays d'Europe et d'Amérique l'opinion publique s'est irritée, ne sachant d'ailleurs pas distinguer, dans ses manifestations, les conducteurs raisonnables des imprudents. Faut-il rappeler, en particulier, la campagne d'opinion menée en France à la fin de 1907? Une « société protectrice contre les excès de l'automobilisme » se fonda, et suscita, aussi bien dans la presse que parmi les conseils généraux, une vive émotion (2).

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1908, p. 281.

(2) Voir : Une question d'opinion sur la question de l'automobile. *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1907, p. 628 et suiv.

Mais la question de la législation des automobiles inquiéta aussi les jurisconsultes et les législateurs. La Société d'Etudes Législatives eut, en 1907, une importante et longue discussion à ce sujet, et le problème a également été posé dans les pays étrangers, devant des associations de juristes et devant les assemblées parlementaires,

Certes, c'est un problème délicat, car, s'il importe d'assurer la protection du public, il ne faut pas décourager l'industrie de l'automobile, si florissante — en France particulièrement — et de laquelle vivent des milliers de travailleurs.

« Ce que nous voyons tous dans l'industrie de l'automobilisme, disait M. Thaller à la Société d'Etudes Législatives (1), c'est le changement apporté dans le tourisme moderne, ce sont les rapprochements des distances, c'est le réveil de la vie de la province, et c'est aussi le retour de la route nationale à des besoins effectifs, alors qu'elle semblait tombée en désuétude. Nous ne sommes pas, Dieu merci, des misonéistes, des adversaires du progrès, nous ne nous soucions pas de reprendre le rôle assez ridicule de ce maître Daniel Roch, que nous lisions dans notre enfance, au temps où la littérature d'Eckermann-Chatrian tenait la vogue, le rôle de ce forgeron de la

(1) *Bulletin*, 1907, p. 391.

vallée de la Sarre qui, pour empêcher la locomotive de passer, prétendait lui barrer la route par un madrier muni de piques, à l'entrée du tunnel de Saverne ».

Si ce langage doit être approuvé par tous, même par les partisans de la réglementation, on ne peut nier, d'autre part, qu'il y ait des abus : il appartient au législateur de les réprimer. N'est-ce pas, d'ailleurs, l'intérêt bien entendu de l'industrie et du sport automobiles eux-mêmes que la législation vienne satisfaire les desiderata du plus grand nombre ? Les abus signalés, à se prolonger et à demeurer sans sanction suffisante, risqueraient de déclencher un mouvement d'hostilité populaire assez passionné pour aboutir peut-être à de regrettables violences.

En quoi, du reste, une sage réglementation de la circulation et de la responsabilité au cas d'accident pourrait-elle entraver l'essor de l'automobilisme ? Lorsqu'on a discuté la loi de 1898 sur les accidents du travail, combien de fois est-on venu dire au Parlement : si vous bouleversez le droit commun, vous allez placer l'industrie française en infériorité notoire vis-à-vis de ses concurrents étrangers ! On a passé outre ; la loi a été votée. Or, l'industrie française ne semble pas, depuis lors, avoir été écrasée, ni même sévèrement handicapée par rapport à ses rivales (1). Qu'on regarde, d'ailleurs l'Angleterre.

(1) M. Ambroise COLIN, à la Société d'Etudes Législatives. *Bulletin*, 1907, p. 401.

Dans ce pays, la plupart des utilisations industrielles de l'automobile sont traitées avec plus de sévérité encore que l'automobilisme lui-même; elles sont en général placées sous le régime des transporteurs en commun (common carriers). Or, ce qui caractérise ce régime, c'est que le transporteur en commun est toujours responsable du dommage, son exonération ne pouvant être obtenue que dans deux hypothèses : l'acte de Dieu, c'est-à-dire le fait des éléments, comme la chute de la foudre ou un tremblement de terre, ou l'irruption armée d'un ennemi public. Ce sont évidemment là des cas tout à fait exceptionnels.

Pourtant, et malgré cette législation bien sévère, l'industrie des transports en commun et la construction du matériel destiné à cette industrie sont particulièrement prospères chez nos voisins d'outre-Manche. Il paraît donc certain que l'essor de l'automobilisme ne peut, dans un pays, être entravé par une législation assurant à la fois la sécurité publique et l'indemnisation des victimes d'accident.

Pourquoi, d'autre part, s'étonnerait-on de la nécessité d'une législation spéciale en cette matière? — A mesure que se créent des organes répondant à des activités nouvelles, il est dans l'ordre naturel des choses que des transformations parallèles s'opèrent dans la législation. Telles dispositions législatives qui suffisaient avant le

développement d'une industrie apparaissent tout à coup incomplètes. Sans doute les dispositions sur les transports en général ont longtemps suffi pour les chemins de fer ; certaines réglementations peuvent bien s'étendre à des cas dont l'existence n'avait pu être prévue par le législateur — il n'en reste pas moins que la plupart doivent être remaniées, complétées, ou parfois écartées, pour faire place à de mieux adaptées aux besoins présents.

Le droit commun de la responsabilité a été élaboré à une époque où l'on ne pouvait prévoir les conditions spéciales dans lesquelles se produisent actuellement les accidents de circulation par suite de l'apparition de l'automobile dans la vie sociale. Parler de droit commun équivaut ici à constater l'absence d'une législation appropriée. Aussi voyons-nous tous les peuples civilisés entrer dans la voie d'une législation spéciale en matière d'automobilisme.

*
* *

La question a également un côté international. — L'automobile, avec la grande vitesse qu'il est susceptible de donner, permet à celui-là même qui dispose d'un temps relativement restreint de voyager dans un rayon assez éloigné du lieu qu'il habite : il arrive ainsi devant la frontière, et, naturellement, souhaite la traverser. Or, la chose peut n'aller pas sans difficultés. Chaque Etat

étant souverain maître chez lui édicte pour la circulation des automobiles sur son territoire tels règlements qu'il lui plaît ; d'autre part, pour protéger son industrie, il est amené à frapper de droits à l'entrée les machines étrangères. L'existence de ces règlements de police peut être — cela dépendra de leur contenu — un obstacle à l'entrée dans le pays étranger ; ce sera toujours une gêne et un danger. La nécessité de payer des droits généralement élevés, remboursés à la sortie, c'est entendu, mais dont le montant reste immobilisé pendant la durée du séjour, peut créer un véritable embarras aux petites bourses. Or, les petites bourses se mettent à faire de l'automobile, ce sport, comme bien d'autres, se démocratisant. Du reste, pour tous les chauffeurs, quelle que soit leur situation de fortune, cette obligation de prendre contact avec la douane à l'entrée dans le pays et à la sortie, ne va pas sans perte de temps — et cela ne peut être qu'essentiellement désagréable à des gens qui souvent emploient ce mode de locomotion par simple besoin d'aller vite.

Ces diverses raisons ont amené les grands clubs nationaux d'abord, les Etats eux-mêmes par la suite, à se concerter dans le but de réglementer internationalement la circulation des automobiles — dans l'intérêt de ceux qui emploient ce mode de locomotion, mais en assurant la sécurité du public, et en évitant de porter préjudice aux

finances des divers Etats. Une Conférence Internationale s'est réunie à Paris et, le 11 octobre 1909, a tenu sa séance de clôture au ministère des Affaires Etrangères. Le 29 mars 1910 était pris le décret portant promulgation de la convention internationale relative à la circulation des automobiles.

*
* *

Il nous a paru intéressant d'étudier ces deux aspects opposés de la question : la réglementation interne de la circulation automobile, dans l'intérêt des populations — la réglementation internationale de cette circulation, en faveur des automobilistes. Nous examinerons d'abord, en droit comparé, les traits essentiels des règlements et textes de lois actuellement en vigueur ou simplement en projet dans les divers pays ; puis, en droit international, la Conférence de 1909, son travail et ses résultats. A cette dernière étude nous joindrons la revue rapide de quelques hypothèses, à propos desquelles nous nous demanderons s'il y a lieu de leur appliquer purement et simplement les principes du droit international.

PREMIÈRE PARTIE

LA CIRCULATION DES AUTOMOBILES EN DROIT COMPARÉ

Pour assurer la sécurité du public contre les dangers que peut lui faire courir la circulation automobile, la première mesure qui vient à l'esprit est de réglementer cette circulation. Mais elle ne peut suffire à elle seule : en effet, une prescription de police, faiblement sanctionnée d'ailleurs, est facilement désobéie — tandis que les automobilistes seront enclins à la prudence et au respect de la vie et de la propriété d'autrui, s'ils savent que les accidents occasionnés par eux peuvent les exposer à des dommages-intérêts et des sanctions pénales énergiques. C'est dans la mesure où ils auront cette conscience d'une grave responsabilité qu'ils se montreront disposés à prendre des précautions.

Nous étudierons donc dans les divers pays la législation réglementaire — la responsabilité civile — et la responsabilité pénale, et nous nous efforcerons, dépassant la pure indication et le simple commentaire des textes actuels, de faire apparaître les imperfections et les lacunes auxquelles des réformes peuvent remédier.

CHAPITRE PREMIER

LA LÉGISLATION RÉGLEMENTAIRE

Du jour où, dans un pays, les automobiles cessent de circuler à titre d'exception et de curiosité, la nécessité de régler leur circulation s'impose. Nous trouverons donc des règlements à ce sujet dans tous les pays où l'état du réseau routier permet un suffisant développement du sport automobile. Si la Bulgarie, la Serbie, le Monténégro, la Turquie ne se sont pas encore occupés de la question, c'est qu'ils n'ont guère que des pistes ; la Russie se trouve à peu près dans le même cas, aussi n'est-ce que pour Saint-Pétersbourg qu'un règlement spécial y a été pris.

Partout ailleurs, nous constatons une législation réglementaire de la matière, visant — comme nous allons nous en rendre compte par l'examen des principales d'entre elles — les conditions que doit remplir la voiture pour être admise à circuler, celles qui sont exigées du chauffeur ; puis les prescriptions touchant la circulation proprement dite, comme les restrictions apportées à la

vitesse, voire même à la généralité du droit de circuler — certaines routes, bien mieux certaines catégories de routes restant interdites à la circulation automobile. Nous remarquerons, comme il fallait nous y attendre, que dans les Etats Fédéraux la réglementation varie d'un Etat à l'autre ; nous constaterons avec plus de surprise que ces Etats n'ont pas le monopole de cette anomalie essentiellement regrettable.

I. — FRANCE.

A l'heure actuelle, notre législation réglementaire tient dans le décret du 10 mars 1899 portant règlement relatif à la circulation des automobiles, modifié par le décret du 10 septembre 1901.

L'article premier déclare soumise aux prescriptions du règlement la circulation, sur la voie publique, des véhicules à moteur mécanique autres que ceux servant à l'exploitation des voies ferrées.

Le décret comprend trois sections, la première relative aux automobiles circulant isolément, la seconde visant les automobiles remorquant d'autres véhicules, la troisième édictant des dispositions générales. Chacune des deux premières sections se divise en trois titres qui ont pour objet : 1° les mesures de sûreté — 2° la mise en circulation — 3° la conduite et la circulation.

Les mesures de sûreté concernent la construction des pièces de la machine, la disposition des appareils et des

organes de manœuvre, les systèmes de freinage, etc. La constatation que les automobiles satisfont à ces diverses prescriptions est faite par le service des mines qui délivre, s'il y a lieu, un certificat. Ce certificat doit spécifier le maximum de vitesse que l'automobile est capable d'atteindre en palier. Chaque voiture doit porter en caractères bien apparents le nom du constructeur, l'indication du type et du numéro d'ordre dans la série du type, le nom et le domicile du propriétaire (1).

La mise en circulation est réglée par les articles 8, 9, 10, 21 et 22. Tout propriétaire d'un automobile doit, avant de le mettre en circulation, adresser une déclaration au préfet ; il lui en est délivré un récépissé qui indique le numéro d'ordre de la voiture. La déclaration doit faire connaître le nom et le domicile du propriétaire ; faite dans un département, elle suffit, d'ailleurs, pour toute la France. S'il s'agit d'automobiles remorquant d'autres véhicules, les conditions sont plus sévères ; il faut obte-

(1) En ce qui concerne le numéro d'ordre attribué, dans les formes prescrites par le règlement, au propriétaire d'un automobile, il paraît intéressant de relater une curieuse décision du Tribunal Correctionnel de la Seine en date du 11 août 1909 (Sirey 1911-2-12). — Ce jugement a admis que le numéro d'ordre était l'équivalent du nom du propriétaire de l'automobile dont il permet d'établir l'identité ; qu'en conséquence le fait par le conducteur d'un automobile d'apposer sciemment sur sa voiture le numéro attribué à un autre propriétaire d'automobile, usurpation de nature à déterminer l'inscription de condamnations au casier judiciaire de ce dernier, constituait le délit d'usurpation de nom puni par l'article 11 de la loi du 5 août 1899 modifiée par la loi du 11 juillet 1900.

Sur appel, la Cour de Paris (arrêt du 11 mai 1910. Sirey, loc. cit.) a décidé que les lois dont il s'agit, en disposant que le fait de prendre le nom d'un tiers, « dans des circonstances qui ont déterminé ou qui auraient pu déterminer l'inscription d'une condamnation au casier de ce tiers »,

nir, pour la mise en circulation, une autorisation du préfet ; celle-ci détermine les conditions particulières de sécurité auxquelles le permissionnaire sera soumis indépendamment des prescriptions générales.

La conduite et la circulation sont visées par les articles 11 à 16 et 23 à 28. Nul ne peut conduire un automobile s'il n'est porteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet du département de sa résidence, sur l'avis favorable du service des mines. Le conducteur est tenu de présenter à toute réquisition de l'autorité compétente son certificat de capacité et son récépissé de déclaration du véhicule. — Les organes, appareils et freins doivent être tenus en bon état. L'article 14 s'exprime ainsi : « Le conducteur de l'automobile devra rester constamment maître de sa vitesse. Il ralentira ou même arrêtera le mouvement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la

n'ont entendu atteindre que celui qui, au moment où il prenait ce faux nom, se trouvait sous le coup de poursuites devant amener, en cas de condamnation, une inscription au casier judiciaire. Par suite, en admettant, dit la Cour, que l'usurpation du numéro d'un automobile appartenant à un tiers pût être assimilée à l'usurpation de nom, ce fait ne saurait constituer le délit prévu par la loi de 1899, si son auteur n'était l'objet d'aucune poursuite pouvant déterminer une inscription au casier judiciaire.

Comme on le voit, la Cour ne s'est pas expressément prononcée sur l'assimilation qui avait été faite par le Tribunal de l'usurpation du numéro d'automobile et de l'usurpation de nom. En réalité, nous pensons qu'il n'y a qu'une analogie. Il est de principe que les lois pénales s'interprètent restrictivement ; on ne saurait donc étendre le délit puni par les lois précitées à un autre fait que celui de l'usurpation de nom. (Voir en ce sens Le Poittevin : *Le casier judiciaire*, p. 128 — et la note qui accompagne, au Sirey, les décisions relatées).

circulation. La vitesse devra être ramenée à celle d'un homme au pas dans les passages étroits ou encombrés. En aucun cas la vitesse n'excédera celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et de 20 kilomètres à l'heure dans les agglomérations ». Aux termes de l'article 15, l'approche du véhicule doit être signalée au moyen d'une trompe, et tout automobile doit être muni à l'avant d'un feu blanc et d'un feu vert, d'un feu rouge à l'arrière. D'autre part, la vitesse des automobiles remorquant d'autres véhicules ne peut excéder 20 kilomètres à l'heure en rase campagne, 10 kilomètres dans les agglomérations.

Les dispositions générales présentent deux points particulièrement intéressants. L'un est relatif aux courses d'automobiles, l'autre au retrait des certificats de capacité. — Les courses d'automobiles dont le parcours ne comprend qu'un seul département ne peuvent avoir lieu sans une autorisation spéciale du préfet, sur l'avis des chefs de service de la voirie et avec l'agrément des maires des communes traversées. Lorsque le parcours doit comprendre plusieurs départements, l'autorisation sera délivrée par le Ministre de l'Intérieur, sur l'avis des préfets des départements traversés et avec les mêmes formalités que ci-dessus. Il est à noter que si le décret permet, comme il est évident puisqu'il s'agit de courses, une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure en rase campagne, il ajoute que la vitesse ne pourra en aucun cas dépasser 20 kilomètres dans les agglomérations.

L'article 32 formule cette disposition : « Après deux

contraventions dans l'année, les certificats de capacité délivrés en vertu du présent règlement pourront être retirés par arrêté préfectoral, le titulaire entendu, et sur l'avis du service des mines ».

Ce règlement, cela est de notoriété publique, est fort mal appliqué, notamment dans celles de ses dispositions qui ont pour objet la vitesse. On sait, d'ailleurs, que l'administration ne montre guère d'empressement à user de la faculté à elle accordée de retirer le permis de conduire aux chauffeurs ayant encouru deux contraventions dans l'année. L'article 32 demeure lettre morte.

Le gouvernement a déposé à la Chambre le 12 mars 1908 un projet de loi concernant la réglementation de la circulation des automobiles et la création d'un casier automobiliste ; il est le résultat d'études poursuivies depuis longtemps par une commission spéciale. Il n'a pas encore été voté.

Quant à leur situation au point de vue fiscal, les voitures automobiles sont actuellement astreintes aux taxes suivantes :

DROIT FIXE

	Voitures à 1 ou 2 places	Voitures de plus de 2 places
Paris	50 fr.	90 fr.
villes de plus de 40.000 habitants.	40 fr.	75 fr.
« de 20.000 à 40.000 . . .	30 fr.	60 fr.
« de 10.000 à 20.000 . . .	25 fr.	50 fr.
« de 10.000 et au-dessous . .	20 fr.	40 fr.

Plus un droit de 3 francs par cheval-vapeur ou fraction de cheval-vapeur.

II. — ANGLETERRE

Comme sur un certain nombre d'autres points, la lumière est ici venue des pays anglo-saxons ; la première tentative de réglementation a été faite en Angleterre, en 1896, par une loi relative aux locomotives sur route ou locomotives légères (light locomotives) (1) : c'est le nom qui a servi d'abord à désigner légalement les automobiles. Cette loi s'appliquait aux automobiles de trois et quatre tonnes au maximum, et limitait la vitesse à 14 milles à l'heure (2). Cette limite fut même abaissée à 12 milles par le règlement publié en exécution de la loi, et, de plus, les autorités locales se servirent contre les automobilistes de leur droit de réglementer la circulation en général sur leurs territoires respectifs. On aboutit ainsi à une réglementation d'autant plus gênante qu'elle était plus variée ; on changeait de régime chaque fois que l'on franchissait la limite d'une paroisse. Aussi les fabricants et les propriétaires de motor-cars (c'est le nom actuel des automobiles en Angleterre) faisaient-ils entendre de nombreuses réclamations. Ils demandaient

(1) V. *Annuaire de Législation Etrangère* 1897, page 38, notice de M. Emilien GIRAUD.

(2) Le mille anglais, « statute mile », vaut 1760 yards, soit 1609 mètres, 31493.

surtout une réglementation uniforme dans le pays, et la suppression, ou, du moins, une large extension du maximum de vitesse.

Mais le public se plaignait de son côté et, naturellement, ses doléances portaient sur d'autres points. Les riverains des routes fréquentées par les automobilistes (motorists) déploraient la poussière et l'odeur d'essence, inconfortables à tel point que beaucoup de maisons de la banlieue des grandes villes étaient devenues inhabitables. Les piétons et les conducteurs de véhicules à chevaux manquaient de sécurité, disaient-ils. Tous réclamaient contre l'inefficacité des mesures prises jusque-là. Comment reconnaître et poursuivre un délinquant qui disparaît à toute allure dans un nuage de poussière ?

La loi du 14 août 1903 (1) a cherché à donner satisfaction à ces plaintes contradictoires. Pour protéger le public, elle créa de nouveaux délits, fixa des pénalités plus sévères et s'efforça de rendre faciles la poursuite de ces délits et l'application des peines en instituant pour chaque machine et chaque motorist une identité obligatoire.

Depuis le 1^{er} janvier 1904, tout motor-car doit être enregistré au conseil de comté et porter son numéro d'enregistrement très visible la nuit comme le jour (articles 2 et 7). Pour conduire un motor-car, il faut être muni d'un brevet délivré par la même autorité (article 3) et ce

(1) *Annuaire de Législation Etrangère*, 1904, p. 19, notice par M. Emilien GIRAUD.

brevet doit être exhibé à toute réquisition des policemen, sous peine de contravention. L'article premier décide : « Toute personne qui conduit un automobile sur une route publique avec témérité et négligence, ou à une vitesse et d'une manière qui soient dangereuses pour le public, eu égard aux circonstances, comprenant la nature, l'état et l'usage de la route, ainsi que l'importance du trafic qui se fait ou pourrait se faire à ce moment, sera coupable d'un délit en vertu du présent acte. » Les pénalités sont de vingt livres d'amende pour la première fois, de cinquante livres et trois mois de prison au cas de récidive (article 11). De plus, les juges ont le droit de disqualifier le délinquant comme conducteur de motor-car pour le temps qui leur convient.

En cas d'accident, quelle qu'en soit la cause, le motorist est tenu de s'arrêter, sous peine d'une contravention spéciale (art. 6).

Le gouvernement avait proposé d'abolir tout maximum de vitesse, comme compensation des dispositions précédentes, mais la Chambre des Communes s'est bornée à élever à 20 milles le maximum de vitesse sur les routes publiques. Cette vitesse peut être réduite à 10 milles dans les endroits déterminés par les règlements faits à la demande des autorités locales (article 9).

Tel est le Motor Act de 1903.

III. — ETATS-UNIS

Aux Etats-Unis, la matière de la réglementation de la circulation n'étant pas de celles que le pouvoir fédéral s'est réservées, les prescriptions ont été établies par les Etats particuliers et varient de l'un à l'autre.

En Californie, la loi du 22 mars 1905, (1) a édicté une série de dispositions touchant la circulation des automobiles et motocycles. Tout nouvel acquéreur doit faire une déclaration au secrétaire de l'Etat et indiquer son nom, le nom du constructeur, le numéro de fabrique, la description de la voiture et la puissance du moteur. Le secrétaire de l'Etat, après paiement d'une taxe de deux dollars, enregistre cette déclaration, assigne à l'automobile un numéro à inscrire d'une manière apparente à l'arrière, et délivre une plaque qui doit être placée sur le véhicule et rendue en cas de vente.

Toute personne désirant conduire un automobile est obligée de faire au secrétaire de l'Etat une déclaration indiquant son nom, son adresse et le véhicule qu'elle désire conduire. Après paiement d'une taxe de deux dollars, il lui est assigné un numéro et délivré une plaque à porter d'une manière visible lorsque le véhicule est en circulation. — Les conducteurs d'automobiles sont tenus de ne jamais dépasser une vitesse rai-

(1) *Annuaire de Législation Etrangère*, 1906, p. 606.

sonnable eu égard à l'intensité de la circulation sur la route parcourue, et de réduire leur allure dans la traversée des agglomérations, aux intersections de routes, dans les descentes, au passage des ponts, etc. Les autorités locales peuvent, sur certains points, fixer un maximum qui ne doit pas être dépassé. Lorsqu'un automobile approche, soit de personnes, soit de chevaux ou d'autres animaux, il est tenu de ralentir, et même de s'arrêter si les chevaux ou animaux manifestent de la frayeur. En cas d'accident, l'automobiliste qui en est la cause doit stopper et donner son nom et son adresse. Toute contravention aux dispositions de la loi par un propriétaire ou un conducteur d'automobile est punie d'amende, et, en cas de récidive, d'emprisonnement.

De même, au Massachussetts, les lois du 20 avril et du 4 mai 1905, du 13 juin 1908 s'occupent de l'enregistrement des automobiles, de la licence des conducteurs et de la vitesse des automobiles sur route (1).

Citons encore en Pensylvanie la loi du 19 avril 1905 réglementant la circulation des automobiles, et, dans le Wisconsin, celle du 7 juin 1905.

Le point commun et le plus intéressant de ces diverses lois, est que les automobilistes doivent s'arrêter, dès que le moindre danger leur apparaît, afin d'éviter toute espèce d'accident. L'inobservation de cette disposition fait encourir une peine d'emprisonnement de plusieurs

(1) *Annuaire de Législation Etrangère*, 1906, p. 610.

mois et d'une amende dont le maximum peut monter à 200 dollars.

IV. — SUISSE

De même qu'aux Etats-Unis les Etats, en Suisse les cantons ont conservé une indépendance absolue quant aux prescriptions à édicter en la matière: ils ne se sont pas fait faute d'en user, entrant parfois pour leurs prohibitions dans un luxe de détails qui pourrait sembler dicté moins par le légitime souci de la sécurité publique que par une autophobie assez peu déguisée.

Il est pourtant intervenu un Concordat intercantonal entre Zurich, Berne, Lucerne, Schwytz, Unterwald-le-Haut, Unterwald-le-Bas, Glaris, Zoug, Fribourg, Soleure, Bâle ville, Bâle campagne, Appenzell Rhodes Extérieure, Appenzell Rhodes Intérieure, Saint-Gall, Argovie, Tessin, Vaud, Valais, Neuchatel, Genève, Schaffouse. Ce concordat a été ratifié par le Conseil Fédéral à la date du 13 juin 1904 (1). Il s'occupe particulièrement de la vitesse. Celle-ci ne peut dépasser 10 kilomètres dans la traversée des villes, villages et hameaux, non plus que sur les routes de montagne autorisées. Cette vitesse de 10 kilomètres correspondrait, paraît-il, à l'allure d'un cheval au trot. Mais sur les ponts et dans les passages, rues étroites, routes à forte pente, et, d'une façon générale, partout où l'autorité compétente l'aura ordonné, l'allure

(1) *Annuaire de Législation Etrangère*, 1905.

d'un cheval au pas, évaluée à 6 kilomètres, ne devra pas être dépassée.

En rase campagne, sur les routes principales, la vitesse pourra atteindre 30 kilomètres. Par contre, dans chaque canton, les autorités ont la faculté de dresser une liste de routes complètement interdites à la circulation automobile, liste modifiable par leur seule volonté. Le Valais a été assez loin dans cette voie de l'interdiction absolue, puisqu'il n'autorise que deux routes, celles de Saint-Gingolph à Brigue et celle du Simplon. Encore, pour cette dernière, y a-t-il des formalités spéciales à remplir : il faut se faire inscrire au poste de gendarmerie de Brigue pour recevoir une autorisation, et voyager de jour à 18 kilomètres à l'heure.

Le canton des Grisons, qui, d'ailleurs, n'est pas partie au Concordat — et pour cause — a dépassé le Valais dans cette voie : il interdit purement et simplement la circulation automobile.

Les conducteurs, d'autre part, doivent ralentir, ou même arrêter le moteur, chaque fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident ou seulement de gêne pour la circulation, ou lorsqu'un animal ou un troupeau manifeste des signes de frayeur. Obligation de stopper également au cas d'accident produit à l'occasion du passage de l'automobile, même si aucune faute n'est imputable au chauffeur. Les pénalités consistent en amendes dont le minimum est de 50 francs.

Il y a enfin un dernier cas dans lequel le moteur doit

être arrêté : c'est lorsqu'on vient à croiser en montagne une diligence fédérale, et, pour dépasser l'une de ces voitures, il est ordonné de prendre toutes les précautions désirables.

V. — BELGIQUE.

En Belgique, la Commission de la Justice, chargée d'examiner une proposition de loi sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir à propos de la responsabilité, a, dans son rapport déposé le 9 avril 1908, proposé le texte suivant, pour ce qui est de la réglementation.

PARAGRAPHE 1^{er} : DU PERMIS DE CONDUIRE

ARTICLE PREMIER. — Indépendamment des dispositions réglementaires qui ont été ou qui seront édictées en vertu de la loi du 1^{er} août 1899 relativement à la circulation des automobiles, des arrêtés royaux pourront subordonner le droit de conduire un véhicule automobile à l'octroi d'un permis à délivrer par le gouvernement.

Ces arrêtés royaux détermineront :

a) Les conditions d'âge, de moralité et de capacité auxquelles les conducteurs d'automobiles devront satisfaire.

b) Les catégories de personnes auxquelles le permis pourra être refusé, à raison de leurs antécédents ou de leurs infirmités.

c) La forme et la durée du permis, et le montant des taxes dont il pourra être frappé.

d) Le régime à appliquer aux conducteurs étrangers.

ART. 2. — Le permis devra être présenté à toute réquisition des agents de l'autorité, sous les peines prévues à l'article 2 de la loi du 1^{er} août 1899.

ART. 3. — Toute personne qui conduira une voiture automobile sans avoir obtenu le permis visé à l'article précédent sera punie d'une peine d'un jour à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 5 francs à 500 francs ; elle pourra être, en outre, interdite du droit d'obtenir un permis pendant trois mois. Ces peines pourront être doublées en cas de récidive dans le délai d'un an.

ART. 4. — Les mêmes peines seront appliquées au conducteur qui aura fait circuler un automobile pendant la période de suspension ou d'interdiction dont il sera parlé ci-après.

ART. 5. — Le retrait du permis de conduire pourra, en cas d'infraction aux lois et arrêtés applicables en matière de circulation automobile, être prononcé pour une durée de huit jours à deux mois et ce maximum pourra être porté au double en cas de récidive dans le délai d'un an.

ART. 6. — La suspension pourra être de deux mois à un an si le conducteur d'automobile a encouru trois condamnations dans l'espace d'une année pour des contraventions de cette nature, ou une seule condamnation par application des articles 448, 449 ou 420 du Code Pénal.

ART. 7. — Tout conducteur qui aura subi dans l'espace de trois années deux suspensions du droit de conduire pourra, en cas de nouvelle infraction, en être privé d'une manière définitive.

ART. 8. — Le conducteur est tenu, en cas d'accident cause à une personne par sa machine, de stopper et d'en faire la déclaration sur le champ au secrétariat de la commune sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit, ou, tout au moins, dans les vingt-quatre heures aux autorités de la même commune ou de sa résidence en Belgique. En cas d'infraction à cette disposition, le permis de conduire pourra lui être retiré à titre temporaire ou même définitif.

ART. 9. — Tout propriétaire d'automobile devra s'assurer que le conducteur qu'il emploie a obtenu un permis de conduire ; il lui sera délivré à cet effet un duplicata du dit permis. Tout propriétaire d'automobile qui aura employé sciemment un conducteur non muni du droit de conduire sera puni des peines édictées à l'article 3 ou d'une de ces peines seulement.

L'article 10 déclare la condamnation conditionnelle applicable aux infractions de la loi et l'article 11 édicte des règles de compétence.

Quant à la vitesse maxima, elle a été fixée par les arrêtés royaux du 5 mars 1910 et du 21 novembre même année : elle ne peut dépasser 40 kilomètres en rase campagne, 15 dans les agglomérations.

VI. — AUTRES PAYS.

Pour ce qui est des autres pays, voici quelques particularités de leur réglementation.

En Norvège, de même que dans les Etats Fédéraux, il n'y a pas de législation générale sur la matière. Les prescriptions varient avec les préfectures, et, pour circuler à l'intérieur d'un département, il faut demander par écrit une autorisation au préfet.

L'Allemagne et l'Egypte offrent ce trait commun qu'il n'y a pas dans ces pays de vitesse maxima imposée ; tout ce que l'on demande au chauffeur, c'est de rester maître de sa machine.

Enfin, comme la Suisse, la Suède et le Danemark ont des voies interdites à la circulation automobile; ce sont : en Suède, les chemins n'ayant pas une largeur de 3 mètres 60; au Danemark, les chemins vicinaux.

*
* *

En résumé, les mesures réglementaires prises dans les divers pays pour la protection du public contre les dangers de la circulation automobile se peuvent grouper ainsi. D'abord, des garanties exigées de la machine elle-même et de son chauffeur — ceci avant toute entrée en circulation. Puis, une fois l'automobile mis en marche, une limitation de son champ de parcours et de sa faculté de vitesse. Enfin, l'obligation de stopper, si, malgré les précautions de la réglementation préventive, un accident a, par malheur, eu lieu.

Les garanties exigées avant la mise en circulation ne diffèrent guère d'un pays à l'autre.

Pour ce qui est de la réglementation de la circulation elle-même, nous avons vu qu'elle pouvait présenter une plus grande variété de modalités.

S'agissant de la vitesse, d'abord, deux maxima sont d'ordinaire fixés, l'un pour la circulation en rase campagne, l'autre pour la traversée des localités; ils sont, de façon assez générale, et respectivement, de 30 et 15 kilomètres à l'heure. On peut se demander si cette fixation de vitesses limites est bien le vrai moyen de

proscrire les allures dangereuses pour le public. Comment les agents de l'autorité pourront-ils affirmer qu'une machine allait à une certaine vitesse, quand les gens de la partie éprouvent souvent la plus grande difficulté à apporter de pareilles précisions ? Et, d'autre part, tel chauffeur qui, même à vitesse ralentie, pense à tout autre chose qu'à la conduite de sa machine, n'est-il pas cent fois plus dangereux pour les piétons qu'un autre qui, à une allure sensiblement supérieure conserve la maîtrise de son engin ? On a été de cet avis en Angleterre, où l'on dresse contravention aux chauffeurs conduisant avec inattention, bien qu'à la vitesse permise. Et nous venons de voir que l'Allemagne et l'Egypte allaient encore plus loin dans cette voie, en ne fixant pas de vitesse limite, pour ne s'attacher qu'à ce critérium : le chauffeur reste-t-il ou non maître de sa machine ?

Certains pays prescrivent l'arrêt complet, toutes les fois que le chauffeur peut craindre de causer un accident. Cette mesure en soi est parfaitement légitime, mais son application paraît bien difficile. Elle a surtout en vue le cas de la rencontre par l'automobile d'animaux peureux ; or, comment le chauffeur saura-t-il toujours à temps qu'il a affaire à de tels animaux ?

Les sanctions, ce sont l'amende, la prison parfois, ou encore le retrait, temporaire ou définitif — mais toujours facultatif — du permis de conduire. Nous avons noté qu'en France cette sanction n'était guère appliquée, et pouvait difficilement l'être ; la nouvelle réglementa-

tion belge, beaucoup plus détaillée à cet égard, donnera peut-être de meilleurs résultats.

Pour ce qui est des routes interdites, les prohibitions danoise et suédoise qui s'attachent au défaut de largeur de certains chemins sont parfaitement justifiables, et il serait à souhaiter de voir les cantons suisses, suivant cet exemple, n'interdire que les routes par trop étroites — ce qui n'est évidemment pas le cas de toutes celles dont ils défendent l'accès.

Enfin la tendance la plus récente, et le progrès le plus réel, résident dans l'obligation pour le chauffeur de s'arrêter après qu'un accident s'est produit, qu'il soit ou non en faute. Il y a là une idée d'assistance que doivent se porter tous les usagers de la route, puis le désir de faciliter la recherche de la culpabilité (1) — et cela nous amène, après l'examen de la réglementation préventive, à l'étude des responsabilités civile et pénale.

(1) Cette tendance s'est déjà manifestée depuis assez longtemps en matière d'abordage. Lorsqu'un navire est en péril, un autre navire qui voit sa situation n'est pas, en principe, obligé de venir à son secours. L'assistance dans ce cas se trouve facultative, puisqu'aucun texte ne l'impose — mais elle est obligatoire, alors qu'il y a eu abordage. L'article 4 de la loi du 10 mars 1891 punit en effet d'amende, d'emprisonnement et de retrait temporaire ou définitif de la faculté de commander le capitaine qui, au cas d'abordage, n'aura pas fourni, dans la mesure du possible, son assistance au navire abordé.

CHAPITRE II

LA RESPONSABILITÉ CIVILE

I. — FRANCE

Quelle est, d'après les principes actuels, la responsabilité de l'automobiliste qui a causé un accident ? Elle est évidemment gouvernée par les articles 1382 et 1383 du Code Civil. La victime doit, pour obtenir réparation, prouver que son adversaire a commis une faute constituant un délit ou un quasi-délit civil. D'autre part, l'automobiliste peut échapper à la condamnation : totalement, en démontrant, soit le cas fortuit ou la force majeure, soit la faute de la victime — partiellement, en invoquant la faute commune ; dans ce dernier cas, il soutiendra que l'accident a été aggravé par l'imprudence de la victime. Enfin, si l'accident a été causé, non par le propriétaire même de l'automobile, mais par son préposé, le maître est civilement responsable (article 1384), à moins qu'il ne prouve que son chauffeur n'était pas dans l'exercice de ses fonctions.

Or, l'insuffisance du droit commun appliqué à la matière des accidents d'automobile nous paraît certaine. Généralement un tel accident se produit avec une si grande rapidité qu'il est impossible d'en déterminer les circonstances. Souvent il n'y a pas de témoins ; c'est ce qui arrive surtout à la campagne. Dès lors, le demandeur ne pourra pas faire la preuve qui lui incombe. En outre, en démontrant qu'il y a eu faute, même légère, de la victime, l'auteur de l'accident pourra faire réduire considérablement le montant des dommages-intérêts. M. Ambroise Colin, dans son rapport à la Société d'Etudes Législatives, a vigoureusement mis en lumière les conséquences du régime actuel (1). « Empruntons, dit-il, des exemples à la jurisprudence. Un automobiliste, passant brusquement, effraie un cheval : cela est naturel : qui de nous, faisant de la bicyclette et entendant derrière lui le ronflement menaçant d'un automobile et sa trompe impérieuse, n'a éprouvé une impression de malaise et presque de terreur nerveuse ? Le cheval dans son effroi s'affole, il fait un écart terrible, désarçonne son cavalier qui se tue. Pas de dommages-intérêts pour la famille, car un cheval — ceci est dit dans de nombreux arrêts — doit être habitué au bruit de l'automobile, et celui qui promène sur la voie publique un cheval non encore habitué est en faute. Comment cependant l'habituerait-on, si on ne le fait pas sortir

(1) *Bulletin*, 1907, p. 281.

tant qu'il n'est pas habitué, c'est ce que les arrêts négligent de nous dire. De même, celui dont les poules, ou le veau, ou le cochon ont été écrasés sur la route est en faute de ne pas les avoir surveillés (sans doute on aurait voulu qu'il les enfermât dans sa chambre). De même encore, celui dont l'enfant a été écrasé. Il est en faute, parce que cet enfant aurait dû être accompagné. Voilà les paysans, habitants d'une maisonnette sur le bord de la route, dûment avertis : c'est un grand tort de leur part de ne pas faire escorter leurs enfants par une gouvernante anglaise ! De tels raisonnements paraissent sans doute extraordinaires à beaucoup d'entre nous ; on les rencontre cependant à chaque instant dans les arrêts. »

Enfin, si l'accident a été causé, non par le propriétaire lui-même, mais par son préposé, le propriétaire peut esquiver la responsabilité en démontrant que son chauffeur n'était pas dans l'exercice de ses fonctions, qu'il se promenait, par exemple, pour son compte avec des amis. Sans doute la Cour de Cassation a-t-elle apporté ici une atténuation fort opportune en déclarant le maître responsable au cas d'abus de fonctions de la part du préposé, mais il reste encore des hypothèses où le propriétaire pourra se tirer du débat en laissant la victime en présence d'un insolvable.

Or, cette insuffisance du droit commun attire aujourd'hui l'attention des juristes et des législateurs de tous les pays ; elle n'a pas manqué d'être aperçue chez nous.

Il semble souhaitable que l'on dispense la victime d'un accident d'automobile de prouver la faute commise par le défendeur. — Une dispense de cette nature ne serait pas une innovation dans notre droit. La loi du 9 avril 1898 relative aux accidents du travail en offre un exemple remarquable. Les applications de la vapeur et de l'électricité ont fait créer des machines puissantes et compliquées, gigantesques moyens de production et de transport, et, suivant la progression constante du développement industriel, les accidents sont allés en se multipliant. D'autre part — et ce fait a, pour notre sujet, le plus d'importance — les accidents, en augmentant de nombre, prenaient un caractère spécial ; ils devenaient anonymes, c'est-à-dire que leur cause échappait la plupart du temps aux investigations les plus minutieuses. Autrefois, au contraire, la victime qui n'avait rien à se reprocher n'éprouvait guère de difficulté à faire la démonstration de la faute du gardien de la chose. La fréquence et l'anonymat des accidents du travail conduisirent donc à la loi de 1898.

Des motifs sensiblement analogues doivent amener le législateur à écarter le système traditionnel de la faute prouvée comme unique source de responsabilité en matière d'automobilisme. On peut même généraliser et dire que, de même que la loi du risque professionnel a été l'œuvre d'un changement économique et social important, de même la vie moderne exige un changement de législation quant à la responsabilité de toutes les choses

inanimées. Le système de la faute prouvée devenu insuffisant doit faire place à celui de la responsabilité objective. Quiconque crée un risque doit équitablement en supporter les conséquences ; toute personne qui, dans l'exercice de son activité, cause à autrui un dommage, en doit réparation. Il ne s'agit plus, comme on le fait sous l'empire de la législation actuelle, de faire découler l'obligation de réparer d'une faute délictuelle ou contractuelle, mais de la déduire simplement du risque créé. La supériorité en équité de la théorie de la responsabilité objective ne nous paraît pas douteuse.

N'est-il pas plus juste que le cas fortuit soit supporté par celui qui bénéficie de la chose que par la victime, qui n'a eu d'autre rapport avec cette dernière que le contact matériel dont elle a souffert ? Ainsi que l'a très heureusement fait remarquer M. Josserand, (1) il est impossible de dire « Puisque la cause de l'accident est inconnue, personne ne doit être responsable, car personne n'est en faute. » Bien que nul ne soit en faute, quelqu'un nécessairement supportera les conséquences de l'événement. Ce sera, ou la victime, qui perdra la vie, la santé ou ses biens, sans compensation — ou le propriétaire qui réparera le dommage. Entre les deux est-il possible d'hésiter ? La victime, elle, n'a rien de commun avec l'objet d'où est résulté le dommage ; elle lui était matériellement et juridiquement étrangère. Au nom de quel

(1) *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, p. 110.

principe supporterait-elle les conséquences de l'accident ? Au contraire, le maître de la chose dommageable était avec elle dans un rapport étroit ; il en retirait plaisir ou profit — il est donc équitable qu'il en subisse les inconvénients. — Aussi bien, si la chose dommageable n'avait pas été créée et mise en circulation, le tiers lésé n'aurait-il subi aucun préjudice. C'est pourquoi l'on peut dire avec M. Josserand (1) que, « le cas fortuit, c'est-à-dire l'événement provoqué licitement par l'homme, ne peut être mis qu'à la charge de celui qui en est la cause occasionnelle. Refuser toute indemnité à la victime du fait des choses, c'est mettre les conséquences de l'accident à la charge de celui qui a joué un rôle inerte, pour en exonérer celui qui, par la direction donnée à son activité, a véritablement occasionné le dommage ».

Ces considérations générales semblent bien s'appliquer aux accidents d'automobiles. Ceux-ci sont extrêmement fréquents, et souvent anonymes : il est si facile à leurs auteurs de se dérober par la fuite à la constatation des faits qui établiraient leur responsabilité dans les termes de l'article 1382 ! A supposer même qu'il n'y ait aucune faute de l'automobiliste, mais cas fortuit, il vaut encore mieux, nous semble-t-il, que celui-ci soit supporté par l'individu qui retire de la machine un agrément ou une utilité quelconque.

D'ailleurs, la dispense de prouver la faute ne se ren-

(1) *Op. cit.* page 109.

contre pas seulement en législation positive dans la loi de 1898, mais encore dans l'article 1385 du Code Civil relatif à l'accident causé par un animal dont on a la garde, et dans l'article 1386, au cas d'accident résultant de la ruine d'un bâtiment.

Un arrêt de la Cour de Cassation du 16 juin 1896 put sembler avoir généralisé cette dernière solution et adopté, dans une certaine mesure, la théorie nouvelle de la responsabilité objective (1). — Sur la Loire, près de Nantes, la chaudière d'un remorqueur avait fait explosion et le mécanicien, horriblement brûlé, était mort des suites de ses blessures. Sa veuve assigna les propriétaires du bateau. Le Tribunal de la Seine repoussa sa demande d'indemnité. Sur appel la Cour de Paris lui donna raison, d'une part en vertu d'un principe de responsabilité contractuelle : « Les patrons s'étaient engagés à fournir à leur ouvrier une machine propre à remplir l'office auquel elle était destinée » — d'autre part en constatant un vice de construction et en appliquant, par analogie, au remorqueur l'article 1386 du Code Civil relatif aux bâtiments.

Pourvoi fut formé par les défenseurs, mais la Chambre Civile le rejeta pour les raisons suivantes : « Attendu, dit la Cour, que l'arrêt attaqué constate souverainement que l'explosion de la machine du remorqueur Marie, qui a causé la mort de Teffaine, est due à un vice de cons-

(1) *Dallos*, 1897, I. 433.

truction — qu'aux termes de l'article 1384 du Code Civil, cette constatation, qui exclut le cas fortuit et la force majeure, établit, vis-à-vis de la victime de l'accident, la responsabilité du propriétaire du remorqueur, sans qu'il puisse s'y soustraire en prouvant, soit la faute du constructeur de la machine, soit le caractère occulte du vice incriminé ».

Ainsi donc, pour la Cour suprême, la responsabilité des propriétaires du remorqueur ne provenait pas d'une faute. D'autre part, l'arrêt semble bien faire découler la responsabilité des défendeurs des seuls termes de l'article 1384. 1° La faute n'étant pas le fondement de l'article 1384, ce fondement ne saurait être trouvé que dans l'obligation légale.

Toutefois, il faut reconnaître que les termes de cette décision n'apparaissaient pas comme suffisamment nets pour que l'on pût affirmer que telle était bien l'opinion juridique des magistrats de la Cour de Cassation. Si l'idée contenue en germe dans cet arrêt avait été développée, le système de la responsabilité objective eût été étendu au propriétaire de toute chose inanimée, meuble ou immeuble, ayant causé un accident. Mais l'évolution jurisprudentielle n'a pas été accomplie. Il a donc fallu songer à inscrire le principe nouveau dont il s'agit dans une loi spéciale relative aux automobiles.

*
* *

Deux propositions de loi tendant à ce que la victime

d'un accident d'automobile ne soit pas astreinte à prouver la faute du défendeur existant à l'heure actuelle. L'une émane de deux députés, l'autre de la Société d'Etudes législatives.

La proposition de loi de MM. Besnard et Dauthie, présentée à la Chambre des députés le 5 décembre 1906, est ainsi conçue :

ARTICLE UNIQUE. — L'art. 1386 du Code Civil est modifié ainsi qu'il suit :

Art. 1386. — Le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage causé par sa ruine, lorsqu'elle est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction.

Le propriétaire d'un véhicule automobile est, dans tous les cas, et indépendamment de toute faute personnelle, responsable du dommage causé par son véhicule. La responsabilité ci-dessus a lieu à moins qu'il ne prouve directement une faute lourde à la charge de la victime.

Quant au projet de la Société d'Etudes législatives, il constitue un monument assez important pour que nous y insistions quelque peu. Il fit l'objet d'un remarquable rapport de M. Ambroise Colin et fut suivi d'une discussion approfondie à laquelle ont pris part les représentants les plus autorisés de la science du droit, en même temps que des notoriétés du sport automobile (1).

En voici le texte :

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1907. p. 273, 357.

PROJET DE LOI

*Proposé par la Commission de la Société d'Etudes
Législatives (1)*

ARTICLE PREMIER. — Tout accident ou dommage accidentel occasionné par le fait d'un véhicule automobile circulant sur la voie publique donne droit, au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité du préjudice matériel ou moral à la charge du propriétaire du dit véhicule, sans qu'il soit besoin de démontrer qu'il ait commis aucune faute.

Le propriétaire du dit véhicule automobile peut se soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité en prouvant que l'accident ou le dommage a été provoqué ou aggravé par une faute grave de la victime.

ART. 2. — Dans le cas où des tiers seraient auteurs responsables de l'accident ou du dommage, le propriétaire peut exercer son recours contre eux conformément aux règles du droit commun.

Si l'accident ou le dommage est survenu durant que la voiture automobile était occupée par un locataire, le propriétaire peut exercer un recours contre ce dernier, dans les conditions de l'art. 1^{er}, dans le cas où le locataire conduisait lui-même ou faisait conduire par son préposé.

ART. 3. — A défaut de règlement de l'indemnité par le propriétaire ou par son assureur, et dans le cas où le propriétaire de l'automobile serait inconnu, le paiement de l'indemnité est assuré par les soins de la Caisse Nationale des Retraites pour la Vieillesse, au moyen d'un fonds spécial de garantie, dont elle assure la gestion.

ART. 4. — Le fonds spécial de garantie est constitué au moyen :

1° des amendes prononcées en vertu de l'article 6.

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1907, p. 222.

2° d'une cotisation de 50 francs versée par tout propriétaire de véhicule automobile lors de la délivrance du récépissé de déclaration.

3° de centimes additionnels ajoutés au principal de la taxe des automobiles.

Le montant des centimes additionnels est déterminé chaque année par la loi de finances d'après le chiffre des indemnités versées l'année précédente par la Caisse Nationale des Retraites pour la Vieillesse.

ART. 5. — La Caisse Nationale des Retraites pour la Vieillesse exerce un recours contre les propriétaires responsables. En cas d'assurances, sa créance est privilégiée sur l'indemnité due par l'assureur. Elle est également privilégiée sur l'indemnité due au propriétaire par un tiers responsable ou par le locataire du véhicule automobile.

ART. 6. — Le propriétaire, locataire ou occupant quelconque d'un véhicule automobile ayant occasionné un accident est tenu d'en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures au maire de la commune sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit, ou à celui du lieu de remise de l'automobile, sous peine d'une amende de 16 à 300 francs.

La déclaration peut être faite par la victime de l'accident ou ses représentants.

Le maire délivre immédiatement un récépissé de la déclaration et dresse procès-verbal de l'accident après avoir procédé, si possible, à une enquête sommaire.

ART. 7. — Les articles précédents ne sont pas applicables aux accidents et dommages résultant des rencontres entre véhicules automobiles. La responsabilité relative à ces accidents et dommages est encourue conformément aux règles du droit commun.

ART. 8. — Le propriétaire, locataire ou occupant d'un véhicule automobile, qui s'est enfui ou a tenté de s'enfuir après avoir occasionné un accident est puni des peines des

articles 319 et 320 du Code Pénal sous réserve de l'application de l'article 463 du même Code.

ART. 9. — La législation sur la responsabilité des accidents du travail est étendue aux accidents survenus aux serviteurs à gages employés à la conduite, à la garde ou à l'entretien des véhicules automobiles.

L'article 10 prévoit un règlement d'administration publique dans le délai de trois mois.

Les traits essentiels du projet, en ce qui concerne la responsabilité civile, sont contenus dans les articles 1, 3 et 4.

L'article premier dispense la victime d'un accident de prouver la faute de l'automobiliste. La solution adoptée se fonde à la fois, comme l'a montré M. Colin, sur l'idée de risque et sur celle d'interversion de la preuve. En n'utilisant que la première on aboutirait à l'élimination complète de la notion de faute et à la responsabilité absolue du propriétaire en tant que propriétaire. L'automobiliste, créant un risque nouveau pour le public, devrait assurer celui-ci contre les dangers de sa machine.

Mais le projet s'est arrêté à un texte transactionnel, car, d'une part, il se rallie au système du risque en excluant, par prétérition, la possibilité d'une démonstration du cas fortuit ou de la force majeure; d'autre part, il n'aboutit qu'à une simple interversion de preuve, puisqu'il admet le propriétaire à s'exonérer des dommages-intérêts en prouvant la faute grave de la victime (1).

(1) Ce système est assez semblable à celui qu'appliquait la jurisprudence, antérieurement à la loi du 17 mars 1905, pour les clauses de non

Les articles 3 et 4 visent à éviter qu'un grand nombre de victimes, ainsi que cela se voit aujourd'hui, ne se trouvent en présence d'une responsabilité anonyme, par suite de la fuite des auteurs d'accidents. Pour cela, ils établissent pour les automobilistes une caisse commune d'assurance. La solidarité légale qui serait ainsi décrétée entre propriétaires d'automobiles, pour le cas où le coupable est insolvable ou inconnu, les pousserait, penset-on, à se surveiller les uns les autres. Le fuyard encourrait la réprobation morale de la corporation et, peut-être, si son cas s'ébruitait, des dénonciations et des poursuites — les automobilistes prenant alors eux-mêmes les mesures nécessaires pour que les vrais responsables ne puissent se dérober aux conséquences de leurs actes.

II. — ÉTRANGER.

Le problème posé est exactement le même à l'étranger et chez nous; nous ne nous étonnerons donc pas de constater aussi, dans les législations étrangères, une tendance manifeste à consacrer ici le système du renversement de la preuve. Comme l'a fort bien dit M. Meili, de Zurich,

garantie en matière de transport, Les arrêts, après avoir d'abord prohibé de semblables clauses comme contraires à l'ordre public, avaient fini par leur reconnaître une validité partielle, en ce sens qu'ils leur attribuaient l'effet d'un renversement de la preuve (Cassation 4 février 1874. Sirey 1874. I. p. 273). — Mais la loi de 1905 est venue interdire les clauses d'exonération de la responsabilité du transporteur dans les transports terrestres de marchandises. La jurisprudence que nous venons de rappeler conserve sa valeur pour les autres catégories de transports.

dont le nom a une égale autorité en droit international privé et dans les questions juridiques relatives à l'automobile (1), l'automobiliste rentre difficilement dans le type du « bon père de famille » romain dont il fallait prouver la faute pour établir la responsabilité. Le danger qu'il crée pour le public appelle sur sa tête une responsabilité plus lourde, à moins qu'il ne prouve la force majeure, la faute d'un tiers ou celle de la victime. Cette sévérité se justifie du point de vue pratique par le grand nombre des accidents et la difficulté éprouvée en bien des cas à établir la faute de l'automobiliste — du point de vue théorique par cette idée que celui qui expose le public à des risques exceptionnels doit le garantir de ces risques, puis aussi par cette considération voisine, que le chauffeur imprudent, menacé à tout moment de se voir frappé au porte-monnaie, sera porté à s'assagir.

*
* *

En ce qui concerne la responsabilité, la loi anglaise ne pose en principe ni le système du risque ni celui de l'intervention de la preuve, mais les tribunaux jugent de telle manière que leurs décisions n'en sont pas moins une application de ces idées. — Sans doute la jurisprudence anglaise admet-elle que l'automobiliste doit se trouver en faute pour être condamné, mais voici comment elle entend ce principe : « Tout motorist doit s'attendre,

(1) Les idées essentielles de M. Meili par HUGUENEY dans le *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1907, p. 604.

dit M. Huddy (1), à rencontrer sur la voie publique d'autres personnes et, en conséquence, il est tenu d'être toujours à même d'empêcher que sa machine leur cause aucun dommage. Si donc un accident survient, l'automobiliste a contrevenu à son obligation; il a commis une faute, et nous le condamnons ». Cela revient à dire que le dommage donne lieu à condamnation lorsqu'il y a eu faute, mais qu'il y a faute commise par cela même que le dommage existe. Et c'est bien là la notion du risque dans toute son intégrité.

Il importe donc peu que la législation britannique n'ait pas placé à la base du régime de la responsabilité des automobilistes un principe semblable à celui que préconise chez nous la Société d'Etudes Législatives, puisque la jurisprudence apprécie cette responsabilité en partant de la même idée fondamentale. L'exemple des Anglais, qui s'y connaissent en liberté, est bien fait pour dissiper chez nous les scrupules de ceux qui hésitent à renoncer au droit commun en cette matière.

Remarquons que la pratique américaine est dans le même sens que la pratique anglaise (2).

*
* *

En Belgique, une proposition de loi, relative à la responsabilité des propriétaires et conducteurs d'auto-

(1) The law of automobiles, cité par M. Ambroise COLIN, lors de la discussion à la Société d'Etudes Législatives. *Bulletin*, 1907, p. 400.

(2) M. Ambroise COLIN, dans son rapport à la Société d'Etudes Législatives. *Bulletin*, 1907, *loc. cit.*

biles, avait été déposée au Sénat le 13 novembre 1906 par MM. Magnette, Hanrez, Fléchet et Keesen. Elle était ainsi conçue (1) :

ART. PREMIER. — Tout accident causé à des personnes ou à des choses par des véhicules automobiles sera présumé être dû à la faute du conducteur. — Néanmoins la preuve de la force majeure ou de la faute de la victime sera autorisée. — Le propriétaire ou locataire du véhicule sera civilement responsable.

ART. 2. — Les indemnités dues du chef d'accidents prévus au § 1^{er} de l'article 1^{er} seront portées au double.

ART. 3. — Toute condamnation du chef d'un accident prévu à l'article 1^{er} § 1 entraînera de plein droit l'interdiction de conduire et de détenir un véhicule automobile pendant un délai d'une année. S'il survient une seconde condamnation, cette interdiction aura une durée de trois années, qui prendront cours le jour où la condamnation a été prononcée. — Une troisième condamnation du même chef entraînera une interdiction permanente et définitive. — Toute contravention à l'interdiction ci-dessus édictée sera punie d'une amende de 26 francs à 3.000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à deux ans, ou de l'une de ces peines seulement. En cas de récidive, l'emprisonnement sera toujours prononcé. En cas de seconde récidive, s'il y a eu mort d'homme ou blessures causées à la victime, la confiscation du véhicule sera toujours prononcée par les tribunaux. — En ce qui concerne la détention des véhicules automobiles visée au présent article, les époux, père, mère, enfants, descendants et domestiques de la personne frappée de l'interdiction y mentionnée, habitant avec elle, seront considérés comme personnes interposées.

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1907, p. 315.

ART. 4. — Tout accident dont l'auteur demeurera inconnu sera à la charge d'une caisse commune d'assurance, qui sera alimentée :

1° par des cotisations perçues sur tous les propriétaires ou détenteurs d'automobiles, dans la proportion de 5 pour 100 du montant des contributions ou taxes quelconques auxquelles ils sont astreints.

2° par la moitié du double dommage alloué en vertu de l'article 2 ci-dessus.

L'Etat aura la gestion de cette caisse et la charge de régler, soit amiablement, soit judiciairement, le montant des indemnités qui seront réclamées.

ART. 5. — Le gouvernement est chargé de prendre les mesures d'exécution qui seront nécessaires.

Une autre proposition de M. Hanrez, établissant une responsabilité pénale pour les propriétaires d'automobiles et datant du 26 décembre 1905 avait été jointe à la précédente. La Commission de la Justice chargée d'examiner les deux textes déposa son rapport le 9 avril 1908 ; elle proposait un texte de loi. Nous avons déjà vu le premier paragraphe de celui-ci en nous occupant de législation réglementaire ; en voici les autres qui traitent de la responsabilité civile :

PARAGRAPHE 2 : DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE
EN CAS D'ACCIDENT CAUSÉ PAR LA CIRCULATION
D'AUTOMOBILES SUR LA VOIE PUBLIQUE.

ART. 2. — En cas d'accident causé à des personnes par un véhicule automobile mis en circulation sur la voie publique, le propriétaire et le conducteur du véhicule sont tenus soli-

dairement de réparer le préjudice qui en résulte, indépendamment de toute faute de leur part.

ART. 13. — Toutefois le propriétaire et le conducteur sont exonérés de toute responsabilité, s'ils prouvent que l'accident est arrivé par force majeure. N'est pas considéré comme force majeure le bris d'une pièce du véhicule, ni tout autre cas fortuit inhérent à l'emploi du véhicule à moteur mécanique.

ART. 14. — L'exonération peut être totale ou partielle, si le propriétaire ou le conducteur prouve que l'accident est dû pour le tout ou pour partie à une faute de la victime.

ART. 15. — Le propriétaire est exonéré, s'il prouve que son automobile a été mis en circulation à son insu et sans sa faute, par l'effet d'un acte délictueux quelconque, soit d'un tiers, soit d'une personne à son service.

ART. 16. — L'indemnité due en vertu de l'article 12 ne peut jamais dépasser la somme principale de trente mille francs, à l'exclusion de toutes autres réparations, même s'il y a plusieurs victimes de l'accident. Dans ce cas, l'indemnité est répartie entre toutes, proportionnellement au dommage subi par chacune.

ART. 17. — La disposition qui précède ne fait pas obstacle à ce que la victime exerce des droits plus étendus conformément aux règles du droit commun ; mais, en intentant l'action basée sur l'article 12 de la présente loi, la victime renonce implicitement à toute autre, et vice-versa.

ART. 18. — En cas de collision entre deux automobiles, ou dans le cas où l'accident a causé préjudice à des personnes occupant l'automobile, le droit commun leur est applicable.

ART. 19. — La présente loi s'applique sans distinction aux accidents causés par des voitures automobiles chargées d'un service public aussi bien qu'aux autres.

ART. 20. — Les recours entre propriétaires et conducteurs d'automobiles sont, en cas d'accident, régis par le droit commun.

PARAGRAPHE 3 : DE L'ASSURANCE.

ART. 21. — Tout véhicule automobile doit être assuré ou réassuré auprès d'une société d'assurances ayant un siège d'opérations en Belgique et agréée par le gouvernement. — Le propriétaire de l'automobile est tenu de contracter cette assurance pour le paiement des indemnités dont il peut être tenu, à concurrence d'une somme de trente mille francs au moins (1).

Les articles suivants organisent cette assurance.

Le paragraphe 4 est intitulé : Du casier automobiliste. Les articles 25 et suivants y organisent un casier automobiliste au ministère de l'Agriculture. Ce casier serait destiné à recevoir les bulletins constatant les privations et les suspensions du droit de conduire. Les greffiers des Cours et Tribunaux Correctionnels et de Simple Police devront, dans la huitaine du jour où les condamnations portant privation ou suspension du droit de conduire sont devenues définitives, adresser au ministère de l'Agriculture (service du casier automobiliste) avis de ces condamnations sous forme de bulletin.

Enfin, l'article 29 formule cette disposition générale : Est assimilé aux automobiles pour l'application de la présente loi tout véhicule à moteur mécanique, tel que motocyclette, locomotive routière ou autre.

En ce qui concerne la détermination de la responsabilité, ce projet présente avec le projet élaboré chez nous

(1) Les aéronautes proposent l'application du même système en ce qui les concerne.

par la Société d'Etudes Législatives une différence notable, qui apparaît aussitôt, lorsque l'on compare les articles premiers de ces deux projets. — Le texte français, nous l'avons dit, est une transaction entre l'idée de risque et celle d'interversion de la preuve. Il se rallie partiellement au système du risque en ce qu'il n'admet pas pour l'automobiliste la possibilité de démontrer le cas fortuit ou la force majeure. Au contraire le projet belge autorise cette démonstration; il consacre donc purement et simplement le système de l'interversion de la preuve.

Sont encore dignes de remarque dans ce projet la disposition de l'article 1^{er} par laquelle propriétaire et chauffeur sont tenus solidairement — l'obligation à l'assurance — et l'institution du casier automobiliste.

Quant à la proposition Magnette, Hanrez, Fléchet et Keesen, elle admet, comme le projet français, la responsabilité solidaire des automobilistes, lorsque l'auteur de l'accident reste inconnu, et prévoit la constitution d'un fonds de garantie. Elle est surtout caractérisée par ses dispositions rigoureuses quant au retrait du permis après un accident.

*
* *

En Allemagne, de nombreuses associations se sont formées, des congrès ont été réunis, des motions votées, dans le but de protéger le public contre les dangers de la circulation automobile. Divers projets de loi furent

même déposés (1). Le Reichstag adopta, le 26 février 1904, à la presque unanimité de ses membres, un texte de résolution invitant le gouvernement impérial à déposer un projet de loi concernant la réparation des accidents et dommages causés par les automobiles. Le 1^{er} mars 1906, M. de Bülow, chancelier de l'Empire, déposait ce projet de loi qui fut discuté en première délibération dans la séance du 28 avril, puis renvoyé à une commission de quatorze membres. Les circonstances empêchèrent le projet d'aboutir, et les assemblées parlementaires allemandes virent souvent la question des excès de l'automobilisme revenir sur le tapis.

Nous n'avons donc encore que le projet, tel qu'il a été réglé par la Commission du Reichstag (2). — Tout son système tient dans la formule de l'article premier, ainsi conçu : « Si, par suite de l'emploi d'un automobile, un homme est tué ou blessé, ou une chose endommagée, l'entrepreneur est obligé de réparer le dommage qui en résulte. Constituent des automobiles au sens de cette loi les voitures ou véhicules qui peuvent être mis en mouvement par une force de traction élémentaire, sans être obligés de rouler sur rails. — L'obligation d'indemniser est exclue, lorsque l'accident a été causé par force majeure ou par la propre faute de la victime. En cas de dommage causé à une chose, la faute de celui qui exerce le

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1908, pages 179 et suiv., — 282 et suiv.

(2) *Id.* 1907, p. 814 et suiv.

pouvoir de fait sur la chose est assimilée à la faute de la victime ».

C'est donc le système de la responsabilité aggravée comportant renversement de la preuve.

Le projet met l'obligation de réparer à la charge de l'entrepreneur, et non du propriétaire de l'automobile. Doit être considérée comme entrepreneur toute personne pour le compte et aux risques de laquelle a lieu l'exploitation ou l'usage de l'automobile, que cette exploitation ou cet usage soient de longue ou de courte durée, dans un but industriel ou à une autre fin. Doit être également regardée comme entrepreneur toute personne qui fait usage de l'automobile d'autrui, prêtée, louée, ou dont elle se serait emparée de sa propre autorité. Il en est enfin de même de toute personne qui, étant propriétaire d'un automobile de place, l'emploie au transport de clients.

Le projet allemand entre dans une réglementation minutieuse des indemnités à verser par l'auteur de l'accident. — Dans l'hypothèse de mort, les dommages-intérêts comprennent le montant des frais faits en vue de la guérison, comme aussi la réparation du préjudice pécuniaire souffert par le défunt du fait que, pendant sa maladie, sa capacité de travail s'est trouvée amoindrie, ou même supprimée. Les frais d'enterrement doivent être remboursés à la personne à qui incombe l'obligation de supporter ces frais.

Le paragraphe 2 ajoute : « Si le défunt, au moment de l'accident, se trouvait placé vis-à-vis d'un tiers dans

un rapport tel qu'il fût, en vertu de la loi, obligé de l'entretenir, et que le tiers, par le fait de l'accident, perde sa créance d'aliments, le débiteur d'indemnité doit fournir au tiers des dommages-intérêts calculés d'après les secours qu'aurait été obligé de fournir à ce tiers la victime, si elle avait survécu, pendant la durée probable de son existence. L'obligation d'indemnité existe même lorsque le tiers, au moment de l'accident, était conçu, mais pas encore né ».

Dans le cas de lésion corporelle, les dommages-intérêts consistent dans le montant des frais de guérison et la réparation du préjudice pécuniaire que la victime subit, par suite d'une diminution temporaire ou permanente de sa capacité de travail (paragraphe 3). Les dommages-intérêts à raison d'incapacité de travail totale ou partielle se résolvent pour l'avenir en une rente en argent (paragraphe 4).

Les actions en dommages-intérêts sont prescrites par un délai de deux ans à partir de l'accident; si cependant l'ayant-droit ne connaissait pas l'identité du débiteur d'indemnité, les actions se prescriraient seulement par un délai de deux ans à partir du moment où il en a eu connaissance et, en dehors de cela, par un délai de trente ans à compter de l'accident (paragraphe 5).

Le projet déclare du reste n'apporter aucune dérogation aux lois d'après lesquelles, dans les hypothèses de mort, blessures ou dommages, l'entrepreneur encourt une responsabilité plus étendue.

Toutes les hypothèses dans lesquelles il peut y avoir lieu à une indemnité sont donc bien passées en revue, et ce droit à l'indemnité très largement consacré.

D'autre part, la majorité des membres du Reichstag n'avaient considéré le projet que comme un minimum destiné à donner un commencement de satisfaction aux unanimes réclamations. Car, même ainsi élargie, la responsabilité des automobilistes restait illusoire en cas de fuite ou d'insolvabilité. A quoi bon inscrire dans une loi une obligation de réparer, si la réparation doit être, dans de nombreux cas, matériellement impossible ?

Tous les orateurs furent d'accord pour déclarer que les réparations dues aux victimes ne pourraient être assurées que par une application du principe de la responsabilité collective et solidaire imposée à tous les automobilistes, avec obligation pour ces derniers de se constituer en association corporative de garantie. Pour justifier cette application, M. Stadhagen disait que, dans les sociétés modernes, ceux qui, par l'emploi d'engins ou de véhicules dangereux, créent pour la communauté des risques nouveaux d'accidents, doivent en être rendus solidairement responsables ; il rappelait que ce principe de solidarité avait déjà été adopté, dans une certaine mesure, en matière d'assurances en cas d'accident. Le système de la responsabilité collective et solidaire avec association de garantie offre, faisait-on remarquer, sur celui de la responsabilité individuelle d'incontestables avantages, tant pour la victime qui se trouverait ainsi en présence d'un débiteur

solvable et ne pouvant se dérober par la fuite, que pour les automobilistes, dont les charges résultant de l'obligation de réparer deviendraient moins lourdes pour chacun, par suite de leur répartition entre un très grand nombre de personnes.

Le gouvernement lui-même n'avait pas méconnu les avantages du système de l'association de garantie, mais il en a seulement différé la réalisation, à cause des difficultés pratiques soulevées par la détermination de la part contributive de chaque automobiliste dans la responsabilité commune.

*
* *

Le système du renversement de la preuve comme base de la responsabilité des automobilistes se rencontre encore dans le projet autrichien.

Ce projet, adopté par la Chambre des Députés le 26 janvier 1907, s'exprime ainsi (1) :

PARAGRAPHE PREMIER. -- Si, par suite de l'emploi d'un véhicule mis en mouvement sur route sans rails par une force élémentaire, quelqu'un est blessé ou tué, ou même si un dommage est causé à des choses, le conducteur et le propriétaire, ou chaque co-propriétaire, sont tenus de réparer le dommage causé, à savoir : en cas de dommage causé à une chose, dans la mesure déterminée au paragraphe 1323 du Code Civil — en cas de lésion corporelle, dans les conditions prévues aux paragraphes 1325 et 1326 du Code Civil — en cas de mort, conformément au paragraphe 1327 du Code

(1). *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1907, p. 610.

Civil, sans préjudice d'ailleurs de l'indemnité due aux parents nécessaires en compensation de la perte que leur fait éprouver cette mort.

Est libéré de la responsabilité incombant au conducteur celui qui, en conduisant l'automobile, se trouvait dans l'exercice d'un service public ou d'un service dû par contrat ou encore remplissait une tâche assumée dans l'intérêt public.

Si, au moment de l'accident, l'automobile se trouvait au service d'un entrepreneur, celui-ci est tenu à la place du propriétaire.

Si l'automobile, au moment de l'accident, par suite d'un fait illicite, ne se trouvait plus à la disposition du propriétaire ou de l'entrepreneur, est responsable à sa place celui qui l'a prise à sa disposition.

Quiconque, se fondant sur une des dispositions qui précèdent, prétend se soustraire à la responsabilité, doit fournir la preuve du fait sur lequel se fonde sa libération.

Dans l'hypothèse de pluralité d'obligés, il y a entre eux responsabilité indivise.

Le paragraphe 2 détermine les cas dans lesquels l'auteur de l'accident peut se soustraire à la responsabilité qui lui incombe.

PARAGRAPHE 2. — Quiconque, par application du paragraphe premier, répond du dommage, n'est soustrait à l'obligation de fournir une indemnité que si et dans la mesure où il prouve que l'accident est survenu :

Par suite de force majeure — ou par suite de la faute d'un tiers, ou de la victime elle-même.

On ne peut invoquer la force majeure dans l'hypothèse où l'accident est dû à l'état de l'automobile, ou à certaines particularités de son fonctionnement, ou à son refus de fonctionner.

Si le dommage dérive de l'épouvante causée à des animaux ou s'il consiste dans la lésion d'animaux errant sans surveillance sur la voie publique, l'exception de force majeure est admise, à la condition que la personne responsable prouve que le dommage ne pouvait pas être empêché, malgré les précautions réglementaires et de circonstance prises dans la conduite et la manœuvre de l'automobile.

La personne responsable ne peut pas exciper de la faute d'un tiers, si elle a employé ce tiers au service de l'automobile.

Si le dommage ou son étendue ne proviennent que pour partie de la faute de la victime ou d'un tiers, il sera accordé, eu égard à toutes les circonstances, une partie des droits déterminés dans le paragraphe premier.

Les actions en dommages-intérêts se prescrivent par six mois, à compter du jour où la victime a eu connaissance du dommage et de l'identité de la personne responsable, et, en dehors de cela, par trois ans, à compter du jour de l'accident. Les dispositions n'excluent pas les responsabilités plus larges qui découlent du Code Civil ou d'autres lois.

Remarquons que, comme dans la proposition de la Commission de la Justice belge, le chauffeur et le propriétaire sont tenus solidairement.

Le Conseil Fédéral suisse prépare un projet qui se rapproche énormément du projet autrichien.

Notons enfin que le Danemark a, par une loi du 30 mars 1906, admis le système du renversement de la preuve.

Nous trouvons donc, en résumé, deux pays, l'Angleterre et les États-Unis, qui, sans posséder la moindre législation consacrant la théorie du risque, l'admettent pourtant en pratique.

Les autres pays étrangers — particulièrement la Belgique, l'Allemagne et l'Autriche — ont ou vont avoir des lois qui, repoussant le système du risque, mettront cependant le fardeau de la preuve à la charge du défendeur. L'Autriche facilitant simplement la tâche de ce dernier en étendant dans une certaine mesure la notion du cas fortuit.

Le texte qui a été proposé en France, s'il était adopté, accorderait aux intérêts du public une protection bien autrement sérieuse, puisque, non content de consacrer le renversement de la preuve, il met encore — et de façon inéluctable — les dommages résultant du cas fortuit à la charge de l'automobiliste défendeur.

En outre de cette disposition originale, le projet français contient une autre innovation, celle de la responsabilité solidaire de tous les chauffeurs, au cas où l'auteur de l'accident n'a pu être identifié. Nous avons vu que la proposition de loi belge de MM. Magnette, Hanrez, Fléchet et Keesen était également dans ce sens.

Nous avons déjà donné les raisons pour lesquelles nous croyons pouvoir approuver pleinement ces dispositions : nous ne saurions faire de même à l'égard de l'article 3 de la proposition belge, celui qui décide que toute condamnation du chef d'un accident causé aux

personnes ou aux choses par un automobile entraîne de plein droit l'interdiction pour un an de conduire et de détenir un véhicule automobile. Cette mesure se comprendrait, à notre avis, avec la législation française actuelle, alors que, s'il y a condamnation, c'est que la faute du conducteur a été nettement prouvée. Avec le système nouveau, au contraire, si l'on condamne le chauffeur, ce peut être simplement parce qu'il ne s'est pas trouvé en mesure de faire, en sa faveur, la démonstration à laquelle on l'autorisait. Un doute peut subsister.

Sans doute, même dans ce cas, il paraît préférable que ce soit lui qui soit atteint pécuniairement, mais il serait exagéré de le priver en outre, et pour un an, de l'usage de sa machine, alors que l'on n'a pas nettement prouvé qu'il n'a pas su s'en servir.

La responsabilité collective et solidaire, dont le principe a été discuté au Reichstag, diffère essentiellement de celle qui figure au projet français et dans la proposition des sénateurs belges. Celle-ci n'intervient que lorsque l'auteur de l'accident n'a pu être retrouvé; l'autre, au contraire, joue dans tous les cas. Et il n'est pas étonnant que le gouvernement allemand, arrêté par des difficultés de pratique, n'ait pu encore présenter un projet la concernant, car il n'apparaît pas de base sérieuse permettant de fixer la part contributive de chaque automobiliste.

Serait-il aisément réalisable que l'on pourrait encore se demander si un tel système est à souhaiter : il fait peser, alors que le coupable est parfaitement connu, les

conséquences de son acte sur la masse des innocents : les chauffeurs prudents payent pour les écervelés — et ce résultat profondément injuste semble devoir être écarté.

Ce qui domine cette matière de la responsabilité civile, c'est la tendance générale au renversement de la preuve. Nous allons pouvoir constater que, s'agissant de responsabilité pénale, le mouvement en faveur d'une protection spéciale contre les automobiles s'accuse avec moins d'ampleur.

CHAPITRE III.

LA RESPONSABILITÉ PÉNALE

I. — FRANCE

Le conducteur qui a causé un accident peut tomber sous le coup des articles 319 et 320 du Code Pénal. — L'article 319 prévoit pour l'homicide par imprudence un emprisonnement de trois mois à deux ans et une amende de 50 à 600 francs. L'article 320 punit les coups et blessures de six jours à deux mois d'emprisonnement et de 16 à 100 francs d'amende. ou de l'une de ces deux peines seulement.

Malheureusement, l'application de ces textes se heurte en matière d'automobilisme à une impossibilité fréquente, l'accident anonyme étant par trop commun.

La plupart des règlements de police ordonnent bien à l'auteur de l'accident de s'arrêter aussitôt, et même de prêter secours, édictant des amendes pour le cas où cette prescription ne serait pas respectée. Mais la crainte d'avoir à payer une somme d'argent relativement mo-

dique, s'ajoutant à des dommages-intérêts peut-être considérables, ne saurait suffire à faire stopper un chauffeur incorrect, s'il croit pouvoir fuir avec succès.

L'obligation pour tous les automobilistes, constitués en association corporative de garantie, d'indemniser collectivement et solidairement, au lieu et place du fugitif (obligation que nous avons rencontrée dans le projet de la Société d'Etudes Législatives et dans la proposition des sénateurs belges), satisfait pleinement les intérêts de la victime ; mais elle serait de nul effet au point de vue de la répression, si l'on ne pouvait espérer avec un pareil système voir les chauffeurs se surveiller les uns les autres. Sans doute des dénonciations permettraient-elles assez souvent de mettre la main sur les coupables.

Un procédé qui peut sembler beaucoup plus efficace consiste à créer un délit de fuite, et à le frapper de peines appréciables.

En France, le projet de la société d'Etudes Législatives portait un article 8, décidant que « le propriétaire, locataire ou occupant d'un véhicule automobile, qui s'est enfui ou a tenté de s'enfuir après avoir occasionné un accident, est puni des peines des articles 319 et 320 du Code Pénal, sous réserve de l'application de l'article 463 du même Code ». M. Ambroise Colin, rapporteur de la Commission de la Société, s'exprimait ainsi, relativement à cet article 8. « Tant au point de vue moral qu'au point de vue juridique, il ne saurait y avoir deux

manières de juger l'automobiliste qui, ayant causé un accident (de personne), tente sciemment de se dérober par la fuite à la responsabilité qu'il a encourue. Nous n'avons pas jugé excessif de le frapper des peines qui, dans le Code Pénal, atteignent l'homicide ou les blessures par imprudence. »

Le rapporteur, après avoir expliqué que la Commission avait unanimement décidé de permettre en cette matière l'application des circonstances atténuantes, manifestait néanmoins le désir que les juges ne s'en servissent pas inconsidérément, faisant preuve d'une indulgence excessive. Il est permis d'espérer, disait-il, que « les juges, en cette matière, comme dans toutes celles où il faut chercher à implanter une idée nouvelle ou effacer une idée fausse dans le cerveau du public, se montrent dispensateurs assez rigoureux des pénalités légales, qu'ils ne craignent pas d'avoir la main lourde et qu'en particulier ils n'accordent le sursis qu'à bon escient » (1).

D'autre part, une proposition de loi avait été déposée, le 2 juillet 1906, sur le bureau de la Chambre des Députés par M. Chastenet. Elle tendait également à l'incrimination et à la répression de la fuite (2).

Cette répression était assurément le côté le plus intéressant du problème. A quoi bon, en effet, régler la responsabilité civile ou pénale d'un individu, si celui-ci

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1907, p. 297, 298.

(2) *Id.* 1907, p. 318.

doit échapper, sans laisser constater son identité ? — Aussi n'eut-on pas longtemps à attendre. La loi due à l'initiative de M. le député Chastenet est du 17 juillet 1908.

En voici la teneur :

ARTICLE UNIQUE. — Tout conducteur d'un véhicule quelconque qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se sera pas arrêté, et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 à 500 francs, sans préjudice des peines contre les crimes ou délits qui se seraient joints à celui-ci.

Dans le cas où il y aurait lieu, en outre, à l'application des articles 319 et 320 du Code Pénal, les pénalités encourues aux termes de ces articles seraient portées au double.

Les dispositions de l'article 463 du Code Pénal sont applicables au délit prévu par la présente loi.

Le but de ces dispositions a été, en forçant les conducteurs d'automobiles, et de tous véhicules en général, à s'arrêter, de permettre aux intéressés de recueillir, sur les lieux mêmes; les indications nécessaires pour déterminer les responsabilités et obtenir la réparation des dommages causés. Bien que le texte ait été spécialement porté à l'encontre des automobilistes, on n'a pas voulu lui donner l'aspect d'une loi d'exception ; aussi l'a-t-on rédigé en termes très généraux.

La loi du 17 juillet 1908 crée donc un nouveau délit correctionnel, qui comporte, outre les éléments com-

muns à toutes les infractions, des éléments spéciaux sur lesquels il nous faut insister quelque peu.

Le texte s'applique manifestement à tout moyen de transport. Il dit en effet : « Tout conducteur d'un véhicule quelconque ». — Le délit, d'autre part, est commis, soit que l'accident ait été causé, soit qu'il ait été seulement occasionné par le véhicule.

L'accident est causé, lorsqu'il survient par contact ; il est occasionné, quand il se produit sans aucun contact. Dans les deux hypothèses, il faut que le conducteur auteur de l'accident ait su que son véhicule était cause ou occasion de cet accident. Tout conducteur « sachant » dit la loi. Ne commet donc pas le délit de fuite le conducteur qui ne s'est pas arrêté, s'il n'est pas établi qu'il avait connaissance de l'accident, alors qu'il s'éloignait (1).

La loi s'applique, d'ailleurs, aux accidents survenus aux choses ou aux animaux comme aux accidents de personnes (2).

Il n'est pas douteux, enfin, que la fuite, à elle seule,

(1) *La jurisprudence est constante sur ce point* : Trib. Correctionnel de St-Brieuc, 26 nov. 1906. *Gazette du Palais*, 1909, p. 430 ;

Cour d'Angers, 22 janvier 1909. *Gazette des Tribunaux*, 10 février 1909 ;

Trib. Correctionnel de Cusset, 7 mars 1909. *Gazette des Tribunaux* 8-9 mars 1909 ;

Trib. Correctionnel de Morlaix, 14 mars 1909 et 15 avril 1910. *Le délit de fuite*, par Jules LE CLECH pages 55 et suivantes.

(2) Trib. Correctionnel de la Seine (9^e Chambre). 2 nov. 1908. *Gazette du Palais*, 3 nov. 1908.

La Cour de Douai a statué dans le même sens, le 20 novembre 1908 (voir la Loi du 9 janvier 1909) dans une espèce où le conducteur avait pris la fuite après avoir écrasé un chien.

constitue le délit. Il n'est pas nécessaire que le conducteur soit en même temps coupable de maladresse, d'imprudence ou d'inobservation des règlements.

Mais le point délicat est celui de savoir où commence la fuite, où finit l'arrêt suffisant. C'est là une question de fait qu'il appartient aux tribunaux de trancher. Quelques décisions récentes ont déjà été rendues à ce sujet. Le Tribunal correctionnel de la Seine a décidé, le 6 mars 1909, que ne tombait pas sous le coup de la loi le conducteur d'un automobile qui, après avoir causé un accident, s'arrête et demeure sur les lieux un temps très court sans doute, mais de nature pourtant à permettre de recueillir les indications indispensables à la détermination ultérieure des responsabilités (1).

Un arrêt de la Cour de Bordeaux du 7 mai 1909 a décidé que le conducteur n'est pas obligé, en cas d'accident, de s'arrêter indéfiniment pour attendre l'arrivée des personnes qui doivent constater son identité (2). La Chambre Criminelle de la Cour de Cassation, par arrêt du 28 mai 1910, a statué dans le même sens (3).

Par contre, la Cour de Bourges, par arrêt du 5 décembre 1910, a très justement décidé que le chauffeur ne saurait être considéré comme exonéré de l'obligation de s'arrêter, après l'accident qu'il a causé, par ce motif qu'il est notoirement connu des tiers auxquels sa voiture

(1) Jules LE CLECH. *Le délit de fuite*, p. 60.

(2) *Gazette du Palais* des 28, 29, 30, 31 août 1909.

(3) *Gazette du Palais* des 26, 27 juin 1910.

a causé un préjudice et qui ne pouvaient, dès lors, rencontrer aucune difficulté dans l'exercice de leur recours. « Attendu, dit l'arrêt, qu'on ne saurait sans méconnaître le texte et l'esprit de la loi, laisser aux conducteurs de véhicules l'appréciation arbitraire des cas où ils doivent s'arrêter après un accident, et de ceux où, au contraire, ils peuvent continuer leur route sous prétexte qu'ils sont connus ou que leur voiture porte des indications permettant de les identifier aisément » (1). Ce n'est pas seulement pour permettre d'identifier l'auteur de l'accident que la loi exige l'arrêt ; c'est aussi pour que l'on puisse recueillir les indications nécessaires à la détermination de la responsabilité.

L'automobiliste coupable du délit de fuite encourt donc, outre la responsabilité civile, une responsabilité pénale déterminée par la loi. Celle-ci comporte deux catégories de pénalités : les pénalités simples et les pénalités doubles. — Les premières, 6 jours à 2 mois de prison et 16 à 500 francs d'amende, sont encourues sans préjudice des peines contre les crimes ou délits qui se seraient joints au délit de fuite. La loi établit ainsi la règle du cumul des peines, par dérogation au principe général en cette matière. — Les pénalités doubles sont encourues, alors qu'il y a lieu, en outre, à l'application des articles 319 et 320 du Code Pénal. Dans ce cas, les Tribunaux doublent les peines prononcées en vertu de

(1) *Sirey*, 1911, I 16.

ces articles. C'est en exécution de cette disposition que le tribunal correctionnel de la Seine a condamné, les 1^{er} mai 1909 et 27 mai 1910, des conducteurs d'automobiles, coupables du délit de fuite et du délit de blessures par imprudence au double du minimum de chacune des peines portées à l'article 320 (1).

Les juges ont, d'ailleurs, la faculté d'accorder aux délinquants les circonstances atténuantes et d'abaisser ainsi les peines jusqu'à 24 heures de prison et 1 franc d'amende; ils peuvent même écarter complètement la peine d'emprisonnement et ne prononcer que celle d'amende. Ils peuvent encore ajouter le bénéfice de la loi de sursis, ensemble ou séparément, aux deux condamnations.

La loi est trop récente pour qu'il y ait lieu d'en apprécier les résultats. Les peines qu'elle édicte semblent assez rigoureuses — si elles doivent être appliquées sérieusement — pour faire réfléchir les chauffeurs trop désireux d'échapper aux conséquences d'un coup de volant malencontreux. — Peut-être eût-on pu trouver ici un cas d'application du retrait temporaire du permis; on aurait ajouté cette punition, très sensible certainement à celui qui en est l'objet, à l'amende et à la prison. Nous sommes, en effet, en présence d'un coupable aussi peu intéressant que possible, et nous cherchons à faire des exemples.

(1) *Le délit de fuite*, par Jules LE CLECH, p. 78.

II. — ETRANGER.

L'Etranger, en cette matière, s'est quelque peu laissé devancer par nous. — Pourtant, le Danemark, par sa loi du 30 mars 1906 — dont nous avons déjà parlé quant au renversement de la preuve — fait une place au délit de fuite. Et nous ne nous étonnerons pas de constater que, tout comme la France, il avait été largement devancé dans cette voie par un petit Etat, qui s'intéresse grandement à toute question touchant, de près ou de loin, aux sports.

La principauté de Monaco avait, dès le 12 décembre 1901, prévu un délit de fuite analogue à celui que punit la loi française du 17 juillet 1908. Ce délit est frappé d'une amende de 100 à 1.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à un mois, ou de l'une de ces deux peines seulement. Tombe sous le coup de la loi monégasque tout conducteur d'automobile qui se dérobe par la fuite aux responsabilités encourues par lui à l'occasion d'un accident survenu par sa faute (1).

Ailleurs, la question n'a pas encore été résolue — ce qui ne veut pas dire qu'on ne l'ait pas du tout discutée.

En Belgique, la Commission sénatoriale n'a pas voulu aller jusqu'à instituer, comme en France, un délit de fuite. Elle a seulement admis une disposition qui ordonne au conducteur, en cas d'accident causé par sa machine à

(1) *Annuaire de Législation Etrangère*. 1902.

une personne, de stopper et de faire sur le champ sa déclaration au secrétariat de la commune du lieu de l'accident.

M. le sénateur Braun, de Bruxelles, a fourni, à ce sujet, la raison pour laquelle la Commission s'est opposée à la création d'un délit spécial de fuite.

« Les scrupules sur ce point, a-t-il dit, sont d'autant mieux justifiés qu'en France une proposition de M. Chastenet (1) visant à réprimer, par une qualification pénale particulière, la fuite de l'automobiliste après l'accident, n'a pu être présentée avec chance de succès, sans que son auteur en ait étendu l'application aux véhicules de toute espèce. C'est précisément parce que la Commission voulait se borner à l'élaboration d'une loi spéciale pour l'automobilisme qu'elle a refusé son adhésion à ce système irrésistiblement extensif du délit spécial du fuyard (2). »

Mais, si la Commission belge n'a renoncé à inscrire dans son projet le délit de fuite que parce que ce projet visait la seule réglementation de l'automobile, alors que le délit devait, estimait-elle, pouvoir être commis par les conducteurs de tous véhicules, on peut espérer voir déposer à bref délai à la Chambre belge une proposition ou un projet spécial.

*
* *

En résumé, nous avons constaté à peu près partout une abondante réglementation de la circulation automobile —

(1) Cette proposition est devenue la loi de 1908 que nous avons étudiée.

(2) *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1908, p. 802 et suiv.

dans nombre de pays une réforme, réalisée ou qui va l'être, du droit commun, en matière de responsabilité civile du chauffeur — enfin, et dans quelques-uns seulement, une aggravation de sa responsabilité pénale.

Il paraît bien évident à première vue que les modifications au droit commun en matière de répression soit civile soit pénale, introduites par les divers pays dans leur législation, pourront difficilement créer des situations particulières au point de vue du droit international. En effet, les étrangers comme les nationaux seront soumis aux dispositions nouvellement établies — et, d'autre part, ils n'en subiront l'application qu'exceptionnellement : quand ils auront causé un accident.

Pour la réglementation de la circulation, il n'en est pas ainsi. Sans doute, là encore, les étrangers seront assimilés aux nationaux quant à l'exécution des règlements de police, mais ces règlements auront pour eux une tout autre importance que telle disposition législative, puisqu'ils seront tenus de se conformer à leurs dispositions à chaque instant de leur séjour, à compter du moment même où ils franchiront la frontière. — Et cette question des règlements sur la circulation automobile a pris une importance internationale telle que l'on a, à son sujet, assemblé une Conférence.

Nous allons voir comment elle a été réunie, quels furent ses travaux et ses résultats et nous renverrons à la fin de cette étude un bref examen des responsabilités civile et pénale, envisagées du point de vue international.

DEUXIÈME PARTIE

LA CIRCULATION DES AUTOMOBILES EN DROIT INTERNATIONAL

CHAPITRE IV

LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE

Ce qui frappe dès l'abord en cette matière, c'est que, si l'on est intervenu, ce n'est plus en faveur du public, comme nous l'avons vu faire jusqu'ici à l'intérieur des Etats — mais dans l'intérêt des automobilistes.

Franchir une frontière est devenu aujourd'hui chose courante. Or, pour ne se la voir point interdire, le chauffeur doit satisfaire à certaines conditions fixées par les règlements ; une fois passé, il reste tenu d'observer ces règlements. Pour les observer, il lui faut les connaître, et les connaître n'est pas facile, puisqu'ils varient avec les pays.

D'autre part, il y a à l'entrée des droits de douane ; il perd du temps pour les consigner, et immobilise de

la sorte une somme qui pourrait lui être fort utile. A la sortie, il est encore retardé par les formalités qu'il lui faut accomplir pour rentrer en possession de son argent.

On a donc songé à unifier autant qu'il se pourrait les règlements, tout en réservant au public les garanties désirables — et à simplifier les formalités douanières, sans toutefois nuire aux intérêts fiscaux des divers pays.

*
* *

L'idée première d'une réglementation internationale de la circulation des automobiles a été lancée par le Congrès International des Clubs d'Automobiles, réuni le 13 juin 1907, à Homburg. Il avait émis le vœu que les gouvernements représentés à cette réunion procédassent d'un commun accord à l'unification de leurs règlements. Saisi de ce vœu, le gouvernement allemand, tenant compte du grand développement pris en France par l'industrie et le sport automobiles, pria le gouvernement de la République d'organiser une conférence des puissances les plus intéressées à ces questions. Le gouvernement français accepta et, après avoir chargé les administrations compétentes d'étudier les points sur lesquels la discussion serait plus particulièrement utile, invita les gouvernements à constituer des délégations munies de pleins pouvoirs en vue de la signature éventuelle d'un accord.

La Conférence eut lieu à Paris du 5 au 11 octobre 1909.

Les pays représentés étaient l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la Belgique, l'Espagne, les Etats-Unis, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, Monaco, le Monténégro, les Pays Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie, la Serbie, la Suède et la Suisse.

Il fut constitué deux commissions : administrative et technique — de circulation et des douanes.

Les comptes rendus des séances plénières, des séances des deux Commissions, ainsi que le texte de la Convention Internationale ont été publiés par les soins du ministère des Affaires Etrangères (1).

Deux projets de convention étaient soumis à la Conférence ; l'une émanait de la France, l'autre de l'Allemagne.

Les travaux de cette conférence, et la Convention qui en fut le résultat présentent une importance trop grande pour que nous n'y insistions pas assez longuement. — Nous prendrons d'abord connaissance des points sur lesquels portèrent les discussions, ainsi que de ces discussions elles-mêmes, pour indiquer ensuite les résultats acquis dans la Convention Internationale.

*
* *

Le programme des questions à traiter par la conférence était le suivant :

I. — Conditions à remplir par les automobiles pour être admis à circuler sur les voies publiques de communication.

(1) Documents diplomatiques. Conférence internationale relative à la circulation des automobiles — Imprimerie Nationale, 1910.

II. — Conditions à remplir par les conducteurs d'automobiles.

III. — Reconnaissance internationale des certificats attestant l'admission des automobiles à circuler sur les voies publiques et l'aptitude des conducteurs.

IV. — Disposition des numéros d'immatriculation sur les automobiles (plaques numérotées).

V. — Appareils avertisseurs.

VI. — Règles pour le croisement et le dépassement des véhicules automobiles.

VII. — Signaux de route indicateurs des obstacles et des passages dangereux.

VIII. — Dispositions générales relatives à l'observation des règlements de la circulation en vigueur dans chaque pays.

IX. — Désignation des points frontières dont les bureaux de douane sont autorisés à remplir les formalités prévues par le règlement international.

En dehors des neuf points de ce programme, les délégués à la conférence pourront procéder à un échange de vues sur les simplifications des formalités douanières, simplifications qui, tout en facilitant la circulation des automobiles, sauvegarderaient les intérêts fiscaux de chaque pays.

Ultérieurement, le neuvième point fut abandonné, et joint à cet échange de vues.

Voyons quelle marche a suivie, sur les différents points de ce programme, l'élaboration de la Convention Internationale.

I

La Commission Administrative et Technique avait d'abord à déterminer les conditions que devraient rem-

plir les véhicules automobiles pour être admis à la circulation. Le projet français était ainsi rédigé : « Tout automobile, pour être admis à circuler sur la voie publique, doit ou bien avoir été reconnu apte à être mis en circulation après examen devant l'autorité compétente, ou bien appartenir à un type remplissant cette condition ». Le projet allemand imposait de même certaines conditions aux voitures automobiles. Mais un projet belge ne prévoyait aucune prescription de cette sorte. Les règlements en vigueur en Belgique ne visent pas en effet les véhicules, et aucune administration n'est chargée de les examiner, comme le fait par exemple le service des mines en France. Puisqu'il n'y a pas de contrôle officiel des voitures, il ne peut y avoir de certificats officiels les concernant. Il en est de même aux Pays-Bas.

Or, ces gouvernements ne désiraient pas, à ce moment du moins, créer un nouvel organe administratif, ni même surcharger des administrations existantes en les faisant procéder à l'examen des automobiles. Mais, dans la première séance de la Commission Administrative et Technique divers délégués de l'Allemagne, des Pays-Bas et de la Belgique ont fait observer que la difficulté signalée avait déjà été résolue pour les automobiles belges ou hollandais circulant en Allemagne. Les autorités allemandes ont admis que des certificats établis par des Associations sportives officiellement reconnues, soit belges, soit hollandaises, suffisaient pour qu'elles pussent autoriser sans nouvel examen la circulation des voitures

dans l'Empire. La Commission, et, après elle, la Conférence, décidèrent donc de faire intervenir les Associations Sportives — et l'on ajouta en conséquence au passage « après examen devant l'autorité compétente » les mots « ou devant une association habilitée par celle-ci ».

Mais il restait à déterminer les points sur lesquels devait porter l'examen de l'autorité ou de l'association habilitée. Pratiquement, il s'agissait de savoir s'il convenait de formuler seulement des principes généraux relativement aux conditions à remplir par les voitures, ou s'il valait mieux entrer dans les détails et définir les conditions minima auxquelles une voiture devait satisfaire pour circuler dans les pays adhérant à la Convention.

Les délégués se prononcèrent en majorité pour la réglementation détaillée et un échange de vues se produisit quant à la détermination précise de cette dernière. C'est ainsi que, sur la proposition des délégués de la Grande Bretagne, qui virent quelques difficultés pour les automobilistes anglais à l'indication de la puissance effective du moteur qu'exigeait le projet français, la Commission décida d'ajouter les mots « ou le nombre et l'alésage des cylindres ».

II

En second lieu, la Commission Administrative et Technique avait à s'occuper des conditions à remplir par les

conducteurs d'automobiles pour être admis à circuler sur les voies publiques.

Le projet français s'exprimait ainsi : « Nul ne peut conduire un automobile sans avoir reçu à cet effet une autorisation délivrée par une autorité compétente, après qu'il aura fait la preuve de son aptitude. L'autorisation ne peut être accordée à des personnes âgées de moins de dix-huit ans. — En vue de constater l'aptitude à conduire, on observe les règles suivantes : le candidat doit savoir parfaitement conduire ; il doit connaître bien les organes de la machine et leur fonctionnement ».

Le projet allemand ajoutait « Il doit avoir en outre la capacité physique et intellectuelle de diriger avec calme, sûreté et présence d'esprit le véhicule, même dans les rues les plus fréquentées et dans les circonstances difficiles. Il doit voir et entendre parfaitement bien et posséder les qualités morales qui offrent vis-à-vis du public une garantie suffisante ». — Les autorités allemandes estimaient qu'il y avait lieu de s'assurer que le conducteur présentât les qualités physiques nécessaires à la bonne conduite des voitures, notamment en ce qui concerne l'ouïe et la vue — et aussi les qualités d'ordre intellectuel et moral destinées à sauvegarder la sécurité publique.

Mais la France ne crut pas pouvoir admettre la proposition formulée par l'Allemagne dans son contre-projet, en ce qui concernait les conditions physiques, intellectuelles et morales à remplir par les conducteurs. M.

Hennequin en expliqua très nettement les raisons à la Commission technique. Certains pays, comme l'Angleterre, les Pays-Bas, la Belgique, n'assujettissent le conducteur d'automobile à aucun examen préalable, et ne délivrent pas de certificat de capacité ; d'autre part, la France, comme plusieurs autres pays, subordonne seulement la délivrance de ce certificat à la preuve, faite par l'intéressé, qu'il sait conduire. Les questions soulevées par le contre-projet allemand présentaient donc une difficulté particulière au point de vue d'une entente internationale. M. Hennequin rappela d'abord qu'il n'existe pas de règlement faisant allusion aux qualités morales ; qu'ensuite, quant aux qualités physiques et intellectuelles, il paraissait bien difficile de les déterminer ou de s'en assurer.

« Par qualités physiques, dit notre délégué (1), on ne vise sans doute pas la force physique, qui n'est guère en cause pour la conduite d'un automobile, mais bien l'absence de tares cachées, comme par exemple l'épilepsie, certaines névroses ou autres. On ne peut constater les qualités physiques qu'en faisant intervenir un médecin, mais il est permis de douter que le médecin consente facilement à prendre la responsabilité de certifier qu'un candidat possède toutes les qualités physiques requises pour diriger sans danger un automobile — et, encore plus, que le médecin, lié par le secret professionnel, révèle des tares secrètes. D'ailleurs, avec le système des

(1) Troisième séance de la Commission administrative et technique. *Op. cit.*, p. 72.

permis conservant indéfiniment leur validité, qui est le système de la plupart, sinon de tous les pays, on ne peut obtenir les garanties que l'on cherche, puisque, postérieurement à la délivrance des permis, les qualités physiques peuvent être altérées. D'autre part, quelle sujétion on imposerait au conducteur, en n'attachant au permis qu'une validité de courte durée, et en l'obligeant à faire itérativement la preuve de ses qualités physiques !

Quant aux qualités intellectuelles, on entend vraisemblablement par ces termes le discernement, le sang-froid, le sens de la route, mais comment les apprécier au cours d'un examen nécessairement assez rapide ? C'est l'expérience seule qui attestera l'existence ou l'absence de ces qualités.

Enfin, la question des qualités morales est encore bien plus délicate. Comment s'assurer que le conducteur sera en toute circonstance, prudent, scrupuleux, et qu'il aura le plus grand souci de ne pas causer de dommages à autrui ? Où sera le critérium indépendant de la libre et variable appréciation de l'examineur ? En réalité, cette exigence aboutit à la recherche des antécédents judiciaires du candidat. Cependant, s'il a subi des condamnations judiciaires, quelles seront celles qu'il conviendra de retenir pour entraîner le refus du permis, celles qui ont une corrélation avec les dangers que peut faire courir un conducteur de véhicule, comme le danger d'employer des vitesses excessives ? C'est un problème bien épineux, qu'aucun règlement n'a jusqu'ici envisagé ».

Ces réflexions paraissent très judicieuses. La préoccupation de la moralité, notamment, se comprend très bien lorsqu'il s'agit des conducteurs de voitures publiques. Mais elle se justifie beaucoup moins facilement en ce qui concerne les conducteurs de voitures privées, appelés à conduire pour leur agrément ou leur utilité personnels, ou au service de particuliers.

En tout cas, la question était tellement complexe que la Conférence ne pouvait la résoudre entièrement ni d'une manière satisfaisante. Il n'y avait donc qu'à s'en remettre aux agents de l'autorité des divers pays, pour les laisser apprécier de leur mieux l'aptitude à conduire — le refus du permis sérieusement pratiqué constituant, d'ailleurs, un correctif susceptible de fournir les garanties nécessaires et suffisantes. Aussi M. Hennequin pouvait-il conclure : « Pour parvenir à un accord, on ne peut imposer des conditions par trop rigoureuses mais seulement les garanties moyennes dont se contentent la plupart des pays. Le texte français, qui n'envisage que les garanties résultant de l'âge, impliquant une certaine maturité et des preuves techniques de capacité, répond à cette conception, et il semble devoir rallier les suffrages, au point de vue international, d'autant plus qu'il ne met pas obstacle à ce que les pays adhérents se montrent plus rigoureux vis-à-vis de leurs nationaux, s'ils le jugent nécessaire et possible. » (1).

(1) *Op. cit.*, p. 73.

Le docteur Eckardt, délégué allemand, renonça à maintenir le contre-projet sur ce point, à la condition que l'on insérât en tête de l'article 2 la phrase suivante, qui laissait suffisamment de latitude pour que l'on pût appliquer les règlements alors en vigueur en Allemagne : « Le conducteur d'un automobile doit avoir les qualités qui donnent une garantie suffisante pour la sécurité publique ». — Les délégués italiens firent une observation dans le même sens; l'Italie exige, en effet, pour délivrer le permis de conduire, un certificat médical et un extrait du casier judiciaire. En conséquence, l'addition proposée par le délégué allemand fut adoptée.

On fut, par ailleurs, unanime pour fixer l'âge minimum du conducteur d'automobile à dix-huit ans.

D'autre part, et pour les motifs expliqués à propos de la discussion de l'article premier, on fit suivre la stipulation « délivré par une autorité compétente » des mots « ou par une association habilitée par celle-ci ».

Enfin, les projets français et allemand spécifiaient que le conducteur devait connaître les organes de la machine et leur fonctionnement. Mais cette disposition fut supprimée à la suite d'une discussion, où plusieurs membres exprimèrent l'avis que la connaissance des organes de la machine et de leur fonctionnement n'est pas indispensable pour bien conduire un automobile.

III

La délivrance et la reconnaissance de certificats internationaux de routes attestant à la fois l'admission des automobiles et l'aptitude à conduire de leurs chauffeurs, était une pièce maîtresse du programme soumis à la Conférence.

Le dernier alinéa de l'article premier du projet français prévoyait, pour les automobiles admis à circuler sur la voie publique, la délivrance d'un titre de circulation ou certificat n° 1 (en France, récépissé de déclaration sur carte grise). D'autre part, le dernier alinéa de l'article 2 du même projet prévoyait, pour le conducteur reconnu apte, la délivrance d'un permis de conduire ou certificat n° 2 (en France, certificat de capacité sur carte rose).

L'article 3 de notre projet s'occupait de la délivrance et de la reconnaissance des certificats numéros 1 et 2 au point de vue international, ce texte était ainsi rédigé.

Les certificats n°s 1 et 2 seront délivrés par les autorités d'un des Etats contractants aux ressortissants des autres Etats contractants dans les mêmes conditions techniques qu'aux ressortissants du propre pays, mais sous réserve des justifications relatives à l'identité.

Les certificats n°s 1 et 2 délivrés par les autorités d'un des Etats contractants seront reconnus, sans nouvel examen, dans tous les autres Etats contractants. A cet effet, le propriétaire d'automobile, qui désirera voyager en pays étranger, sera nanti par les autorités de son pays, sur le vu des certificats n°s 1 et 2, d'un carnet de route du modèle ci-joint.

Les indications manuscrites portées sur le carnet de route seront toujours écrites en caractères latins ou cursives anglaises.

La reconnaissance des certificats pourra être refusée : 1° s'il est évident que les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés d'après les principes des articles 1 et 2 ne sont plus remplies, 2° si le séjour dans le pays respectif dépasse trois mois, 3° si, quant au certificat n° 1, le possesseur d'automobile, et quant au certificat n° 2, le conducteur, n'a pas la nationalité d'un des Etats contractants.

A la Commission Technique, le docteur Eckardt proposa cet autre texte :

En vue de certifier, pour la circulation internationale que les conditions prévues par les articles 1 et 2 sont remplies, des carnets de route internationaux seront délivrés d'après le modèle ci-joint. (1)

Ces carnets de route seront valables pendant six mois à partir de la date de leur délivrance. Les indications manuscrites qu'ils contiendront seront toujours écrites en caractères latins ou cursives anglaises.

Les carnets de route délivrés par les autorités d'un des Etats contractants, ou par une Association habilitée par celles-ci, donneront libre accès à la circulation dans tous les autres Etats contractants et y seront reconnus comme valables sans nouvel examen

La reconnaissance d'un carnet de route pourra être refusée : 1° s'il est évident que les conditions dans lesquelles il a été délivré, d'après les principes des articles 1 et 2, ne sont plus remplies, 2° si le possesseur ou le conducteur d'automobile n'a pas la nationalité d'un des Etats contractants.

(1) Modèle du projet français.

Ce texte impliquait la suppression des derniers alinéas des articles 1 et 2 du projet français ; il constituait une simplification qui le fit accepter par la Commission. — Toutefois M. Hennequin souleva la question de savoir s'il ne conviendrait pas de spécifier que, dans le cas de la délivrance du carnet de route par une Association sportive, un visa de l'autorité gouvernementale devrait authentifier le document. Les délégués des différentes nations furent effectivement d'accord pour reconnaître qu'un visa officiel était nécessaire. Et l'on décida de préciser ce point dans la rédaction proposée par le docteur Eckardt, en introduisant les mots « avec le contre-seing de l'autorité » après le membre de phrase « ou par une Association habilitée par celle-ci. » — La Commission adopta à l'unanimité le texte allemand de l'article 3, ainsi complété. En séance plénière il subit encore une modification : la durée de la validité du certificat international de route fut portée de six mois à un an.

M. Millerand, alors ministre des Travaux publics, rendit un juste hommage à la Conférence en disant, dans son discours de clôture : « Vous avez, sous la forme simple et pratique d'un certificat international de route, créé un véritable passeport automobiliste, dont l'exhibition en tous les pays adhérents, en attestant que son porteur est en règle avec les exigences de son pays d'origine, le mettra à l'abri de tout ennui, en même temps qu'il garantit la sécurité publique (1). »

(1) *Op. cit.*, p. 59-60.

IV

La disposition sur les automobiles de numéros d'immatriculation fit l'objet d'assez longues discussions.

Il s'agissait de trouver un système pratique, permettant aux autorités locales d'identifier facilement une machine circulant dans la rue. Le délégué allemand expliqua le système en usage en Allemagne, où un numéro ovale particulier est donné, par les soins de la douane, aux automobilistes étrangers, pour être fixé par dessus le numéro du pays d'origine.

Fallait-il, ainsi, adopter une plaque spéciale ou bien conserver la plaque même du pays d'origine? Convenait-il d'accepter une solution mixte, consistant dans l'apposition d'une marque distinctive de nationalité, que l'on placerait par exemple au-dessus de la plaque du pays d'origine?

L'apposition d'une nouvelle plaque pouvait, comme l'a observé M. Hennequin, donner lieu à confusion, du fait qu'une même plaque sert parfois pendant une saison pour plusieurs voitures différentes. D'autre part, si l'on se contentait de la plaque du pays d'origine, il serait difficile aux agents de lire le numéro d'une voiture étrangère, parce que ce numéro serait constitué par des signes auxquels les agents ne sont pas accoutumés; de plus, une même lettre peut avoir des significations différentes sui-

vant les pays, et l'on risquerait encore des confusions (remarque de M. Aloisi, délégué italien).

Restait le système mixte proposé par la France, suivant lequel l'identification de la voiture devait être opérée grâce à l'apposition d'une marque distinctive de nationalité sur la plaque même du pays d'origine. Ce système n'ayant pas encore été expérimenté, M. Aloisi avait proposé d'ajourner la question et d'attendre que la France eût essayé, pendant six mois, le procédé qu'elle préconisait. Tel ne fut pas l'avis de la Commission qui, après une discussion au cours de laquelle les avantages et les inconvénients des divers systèmes furent successivement examinés, adopta en principe, par 9 voix contre 3, la proposition de M. Worms de Romilly, comportant une plaque distinctive de nationalité placée au-dessus de la plaque du pays d'origine.

La Commission fixa ensuite les dimensions de cette plaque, et les lettres ainsi que leurs dimensions, dans un tableau qui fut annexé à la Convention (annexe C).

V

La Commission avait ensuite à s'occuper de la question des appareils avertisseurs. Ces appareils sont la trompe et les feux et lanternes.

Le projet français était ainsi rédigé :

La trompe est le seul instrument admis, en général, pour

produire un signal d'avertissement. Tout véhicule automobile doit en être muni. Cependant en dehors des agglomérations, on peut tolérer en outre l'emploi d'autres avertisseurs, conformes aux règlements et aux usages du pays.

Tout automobile devra être muni de deux lanternes à l'avant et d'un feu à l'arrière. La route doit être éclairée à l'avant sur une distance suffisante, mais l'emploi des lumières aveuglantes est toujours interdit dans les agglomérations urbaines.

Au premier alinéa on décida d'ajouter, sur la proposition d'un délégué belge, que la trompe devait avoir un ton grave, et la rédaction fut, en outre, quelque peu modifiée.

Au deuxième alinéa, on spécifia, sur la proposition des délégués de la Grande-Bretagne, que le feu à l'arrière devait éclairer suffisamment les plaques pour en rendre la lecture facile. — L'interdiction de l'emploi des phares dans les agglomérations provoqua, en séance plénière, une discussion, au cours de laquelle on finit par faire admettre qu'il valait mieux conserver le texte proposé, puisque les autorités locales auraient toujours toute latitude pour ne pas exiger l'observation de cette prescription, si elle ne se trouvait pas justifiée dans certains cas particuliers.

Ce fut encore la Commission administrative et technique qui s'occupa des motocycles.

Elle décida, à la suite d'une discussion à laquelle prirent part notamment les délégués de la Russie, de l'Allemagne et de la Belgique, que l'on comprendrait dans

la dénomination générale de motocycles les motocyclettes (deux roues) et les tricycles sans limitation de poids, mais que l'on exclurait en particulier les quadricycles. La Commission résolut d'appliquer aux motocycles les dispositions de la Convention, sous réserve de certaines règles spéciales relatives au mécanisme, à l'éclairage, à la plaque indicatrice de la nationalité, à la trompe d'avertissement.

Il n'y eut de difficulté à ce sujet qu'en ce qui concernait la disposition suivant laquelle l'autorisation de conduire ne pouvait être accordée à des personnes âgées de moins de dix-huit ans. Le délégué hollandais M. van der Meulen observa que l'âge minimum pour les motocyclistes était de seize ans aux Pays-Bas. Mais la Commission estima qu'il n'y avait pas lieu d'abaisser la limite d'âge pour les conducteurs des motocycles, ces engins étant tout particulièrement dangereux.

VI

Les autres numéros du programme avaient été confiés à l'examen de l'autre Commission, celle de circulation et des douanes. Ce fut donc elle qui s'occupa de l'importante question du croisement et du dépassement.

Le point délicat était de savoir s'il était possible d'édicter une règle ayant une portée internationale, ou si l'on ne devait pas se contenter simplement d'imposer

aux conducteurs l'obligation de se conformer aux règlements des localités traversées. La difficulté venait de ce qu'il y a pour ainsi dire en cette matière autant de façons d'agir que de pays. En Angleterre, on circule à gauche. En France, au contraire, on prend sa droite ; il en est de même en Allemagne, où tout le monde croise à droite, les trains, et même les piétons, en Belgique et en Hollande.

Parfois la règle n'est pas uniforme à l'intérieur d'un pays : ainsi, en Autriche, on circule bien à gauche — sauf pourtant en Corinthe, au Tyrol et dans le Küstenland. En Italie, on prend habituellement sa droite — mais sa gauche à Gênes, Milan, Parme, Rome et Turin.

Comment donc édicter dans un acte international une réglementation unique ? Les gouvernements sont les maîtres chez eux et il ne pouvait appartenir à la conférence de leur imposer des lois uniformes. Cette idée eût été d'autant plus chimérique qu'il y a des questions de voirie (relatives aux tramways et autres véhicules) qui empêcheront longtemps les règles du croisement d'être modifiées. — Vainement le marquis de Dion expliqua-t-il que seuls sont dans la vérité ceux qui croisent à gauche, et que le croisement à gauche est une tendance naturelle. Il lui fut répondu que, si la gauche est dans la nature humaine, elle n'est pas dans les habitudes actuelles de l'humanité.

La Commission estima donc qu'elle ne devait pas aborder la question des règles générales de la circulation et

qu'il lui fallait se borner à obliger les conducteurs au respect des usages locaux. — Toutefois, elle adopta les vœux suivants, sur la proposition du marquis de Dion.

1° La Conférence émet le vœu que, dans l'intérêt de la sécurité publique, la circulation automobile internationale soit réglementée d'une manière uniforme dans tous les pays.

2° Que l'étude de la réglementation internationale à intervenir soit basée, de préférence, sur l'obligation pour les conducteurs de véhicules de tenir leur gauche et de dépasser à droite, comme plus logique et de nature à diminuer les chances d'accidents.

Ces vœux furent discutés en séance plénière ; en définitive le premier fut voté, mais on renvoya le second à une Conférence ultérieure.

VII

Dans la détermination des signaux de route, la Commission de circulation et des douanes, et, après elle, la Conférence, se sont inspirées des résolutions prises par le Congrès de la Route en octobre 1908. Il a été d'ailleurs bien entendu que le texte n'avait rien de limitatif et laissait à chaque Etat la latitude de poser des poteaux, de quelque nature qu'ils fussent, à tout endroit qui lui conviendrait — à condition que ces poteaux n'eussent pas pour but de signaler l'un des dangers prévus par le Congrès de la Route ; car, dans ce cas, il y a

obligation d'adopter les modèles de signaux établis par ce Congrès.

Le texte, en effet, envisage les dangers à signaler d'une manière obligatoire, mais laisse subsister pour chaque pays le droit de placer où bon lui semble d'autres avis, dans la langue nationale ou à l'aide de signes particuliers et s'adressant, soit aux autres usages de la route, soit aux automobilistes eux-mêmes.

La Commission avait aussi à se préoccuper des signaux avertisseurs des bureaux de douane, de péage ou d'octroi. M. Delanney fit observer que le passage de la frontière, sans avoir accompli les formalités de douane prescrites, présente pour l'automobiliste des risques d'une gravité toute particulière supérieurs à ceux que comporte le non paiement d'une taxe d'octroi ou de péage. En ce qui concerne les octrois, certains règlements exigent l'arrêt des automobilistes, mais d'autres tolèrent la traversée de l'agglomération sans arrêt. « Il n'est donc pas possible, concluait M. Delanney (1), d'adopter un signe unique pour des obligations d'ordres très différents. Tout au plus pourrait-on convenir, pour les péages et octrois, d'un signal spécial, mais nettement différent de celui de la douane » : M. Hansez répondit que, pour les octrois et péages, le risque devait être le même que pour les douanes, et M. de Dion fit observer qu'il y aurait ainsi une multiplicité de signaux.

(1) *Op. cit.*, page 89.

Finalement le texte suivant fut adopté :

« Au système de signaux, il y a lieu d'ajouter un signal avertisseur de bureau de douane et commandant l'arrêt, ainsi qu'un autre signal avertisseur de bureau de péage ou d'octroi. »

Ajoutons, pour en terminer avec ce point, que la Commission adopta un vœu du marquis de Dion tendant à ce que, sur les voies ferrées ouvertes à l'exploitation, les passages à niveau pouvant faire obstacle à la circulation automobile fussent signalés par les plaques indicatrices conventionnelles, et rendus visibles, la nuit, par des signaux lumineux.

VIII

L'article 8 du programme, ainsi libellé : « Dispositions générales relatives à l'observation des règlements de la circulation en vigueur dans chaque pays » ne donna pas lieu à une discussion bien importante.

Le délégué hongrois demanda la création d'un bureau central de l'automobile dans chaque pays. Il lui fut répondu que cette organisation existait déjà, en fait, à peu près partout. Il y a des clubs qui centralisent et donnent tous les renseignements nécessaires. Quant aux correspondances de pays à pays, elles pourront toujours se faire, soit par la voie diplomatique, soit même par celle des clubs : — On observa, d'ailleurs, que les clubs sont

des organismes spéciaux affectés à l'automobilisme, qui donnent d'excellents résultats, et qui communiquent parfaitement entre eux sans intermédiaires.

Les huit points composant le programme d'études de la Conférence étaient ainsi épuisés ; mais il restait encore à la Commission de circulation et douanes à provoquer un échange de vues sur tout un ordre de questions qui n'avaient pas encore été abordées : les questions douanières.

Il s'agissait d'envisager les moyens de simplifier les formalités douanières, de façon à faciliter la circulation des véhicules, tout en sauvegardant les intérêts fiscaux de chaque pays.

Dans la troisième séance de la Commission, M. Delaney, directeur général des douanes, préconisa un système d'assurance et de cautionnement mutuel pour les automobilistes.

Déjà aujourd'hui, avec le triptyque délivré par les Associations sportives, le douanier n'a plus à se préoccuper de la personnalité ni de la solvabilité de l'automobiliste. Ce triptyque — qui n'est valable que pour un pays déterminé, mais peut servir pour plusieurs voyages — se compose de trois feuillets ou volants (d'où son nom de triptyque). Le volant n° 1 est détaché par le bureau de douane d'entrée ; le volant n° 2 par celui de sortie, au moment de la sortie définitive ; enfin, la souche, dûment revêtue des deux cachets de la douane, à la première

entrée et à la sortie définitive, permet à l'automobiliste de se faire rembourser par son Association la somme qu'il lui a consignée au départ. Cette somme représentait le montant des droits d'entrée qu'il aurait normalement dû verser pour pénétrer avec sa machine sur le territoire étranger. C'est donc l'Association qui est responsable.

Le triptyque a le grand avantage de supprimer le contact personnel entre le douanier et l'automobiliste. Seulement à l'heure actuelle, les membres des grandes Associations de tourisme peuvent seuls profiter de cette facilité ; il serait désirable que l'usage du triptyque se développât. — Mais M. Delauney allait plus loin. Il pensait à la constitution d'une sorte de compagnie d'assurances, d'une société de cautionnement mutuel.

« Les clubs, disait-il (1), prendraient eux-mêmes la tête du mouvement, et ne croyez pas, Messieurs, que ce soit là une utopie, un rêve irréalisable ; déjà, au Ministère des Finances, tous les comptables se sont associés, cautionnés mutuellement. Pourquoi les automobilistes n'en feraient-ils pas autant ? Nous y verrions un grand avantage ; il n'y aurait plus de question de caution au bureau des douanes, et l'Etat, ainsi garanti, verrait cette organisation d'un très bon œil. Donc étendons l'usage des triptyques par le cautionnement mutuel des automobilistes ».

Les délégués italiens proposaient, de leur côté, un

(1) *Op. cit.*, p. 92.

triptyque international, c'est-à-dire un carnet à nombreux feuillets, dont l'un serait détaché à chaque frontière. — M. Delanney exprima la crainte qu'avec ce triptyque valable un an, le bénéficiaire ne renoncât, pendant le même délai, à traverser fréquemment les frontières de deux Puissances, pour ne pas s'astreindre à des formalités douanières très compliquées : il serait alors à redouter qu'il n'y eût plus d'allées et venues possibles à toute heure, selon les besoins du moment, et, au lieu d'avancer, on reculerait.

D'autres délégués défendirent le système du triptyque et combattirent l'idée du cautionnement mutuel. Sans doute, le projet de M. Delanney avait-il le grand attrait de dispenser l'automobiliste d'aller dans un bureau de douane pour y payer une somme déterminée, mais les primes demandées par les sociétés d'assurances ne seraient-elles pas, comme le craignait M. Hansez (Belgique), sensiblement plus élevées que les abonnements actuels aux clubs d'automobiles ?

M. Defert (France) fit remarquer que le triptyque, tel qu'il est pratiqué aujourd'hui se répand de plus en plus ; c'est ainsi qu'en France on a versé, en 1905-1906, 657.494 francs de dépôts de caution de triptyques et 2.651.574 francs en 1908-1909. Ce procédé n'est-il pas destiné, grâce à la propagande des associations de tourisme, à gagner encore du terrain ?

Un autre délégué, M. Thelin (Suisse) souhaite l'unification des rubriques des triptyques, ainsi que celle de

leur validité ; en France ils sont valables un an, en Suisse six mois, en Autriche deux mois.

La Commission des Douanes aborda un dernier sujet, Elle se plaça dans l'hypothèse où l'automobiliste, n'ayant pas de triptyque, doit s'adresser aux bureaux de douane. Il peut lui arriver de traverser la frontière à d'autres moments que les heures légales d'ouverture des bureaux ; il en résulte une gêne certaine. « Pour y remédier, demandait M. Delanney, ne pourrait-on pas établir sur les frontières communes des bureaux connexes ouverts le jour et la nuit ? Ils ne seraient évidemment pas très nombreux et, pour les atteindre, un trajet anormal s'imposerait sans doute ; mais, dans certaines circonstances exceptionnelles, où s'effectue la circulation que nous avons ici en vue, on peut bien accomplir un trajet exceptionnel » (1).

En définitive, il ressortait de toute la discussion et des divergences de vues des délégués que le sujet était encore insuffisamment mûri. La Commission résolut donc de se borner à constater les desiderata et de réserver la question pour une autre Conférence.

La Commission de Rédaction eut à étudier quatre vœux :

1° Que les triptyques actuellement en usage dans les principaux pays soient généralisés et unifiés, au double point de

(1) *Op. cit.*, p. 103.

vue des mentions qu'ils doivent contenir et de la durée de leur validité.

2° Que le projet du Touring-Club italien d'un livret de circulation internationale pour les automobiles soit pris en sérieuse considération pour l'unification des opérations de douane et leur simplification.

3° Que les bureaux frontières situés de part et d'autre sur la même route légale soient désignés d'accord entre les pays limitrophes, pour l'accomplissement en tout temps et à toute heure de jour et de nuit des formalités de douane au passage des automobiles.

4° Que les associations de tourisme, Automobile-Clubs et Touring-Clubs de tous les pays prennent les mesures propres à développer parmi les automobilistes l'usage du triptyque.

Enfin, sir Macdonald fit, au nom de la délégation britannique, l'intéressante communication suivante :

Il est proposé en Grande-Bretagne d'accorder aux étrangers visitant le pays avec des automobiles d'y voyager pendant trois mois sans payer aucune taxe directe, à l'exception des sommes minimales perçues pour l'enregistrement de la voiture et la délivrance du permis de conduire.

Après trois mois les taxes ordinaires imposées aux nationaux leur seront réclamées.

Nous espérons que cette proposition du gouvernement passera, mais elle n'a pas encore force de loi.

Si elle est acceptée par le Parlement de la Grande-Bretagne, il faut espérer que la réciprocité sera admise par les gouvernements des autres pays adhérents à la Convention.

Le projet en question a aujourd'hui force de loi ; les touristes automobilistes peuvent donc débarquer en

Angleterre sans payer aucun droit et y circuler, en exemption absolue de tout impôt pendant un délai qui a été porté à quatre mois, et à dater de l'entrée dans le pays constatée sur le certificat international de route par un agent des douanes.

Mais il est assez peu probable que l'Angleterre obtienne jamais la réciprocité souhaitée par Sir J. Macdonald : une concession de cette nature, très compréhensible de la part d'un pays libre-échangiste, et privé d'autre part, de frontières terrestres, prendrait une tout autre valeur, venant d'un pays protectionniste et continental.



Des travaux de la Conférence est sortie la Convention du 14 octobre 1909, dont voici le texte :

CONVENTION INTERNATIONALE
relative à la circulation des automobiles

ARTICLE PREMIER.

Conditions à remplir par les automobiles
pour être admis à circuler sur la voie publique.

Tout automobile, pour être admis internationalement à circuler sur la voie publique, doit, ou bien avoir été reconnu apte à être mis en circulation après examen devant l'autorité compétente ou devant une Association habilitée par celle-ci, ou bien appartenir à un type agréé de la même manière.

L'examen doit porter notamment sur les points suivants :

1° Les appareils doivent être d'un fonctionnement sûr et

disposés de façon à écarter, dans la mesure du possible, tout danger d'incendie ou d'explosion; à ne pas effrayer par le bruit les bêtes de selle ou de trait; à ne constituer aucune autre cause de danger pour la circulation et à ne pas incommoder sérieusement les passants par la fumée ou la vapeur.

2° L'automobile doit être pourvu des appareils suivants :

A. D'un robuste appareil de direction qui permette d'effectuer facilement et sûrement les virages.

B. De deux systèmes de freinage, indépendants l'un de l'autre et suffisamment efficaces. L'un au moins de ces systèmes doit être à action rapide, agir directement sur les roues ou sur des couronnes immédiatement solidaires de celles-ci.

C. D'un mécanisme qui puisse empêcher, même sur les côtes raides, tout mouvement en arrière, si l'un des systèmes de freins ne remplit pas cette condition.

Tout automobile dont le poids à vide excède 350 kilogrammes doit être muni d'un dispositif tel que l'on puisse, du siège du conducteur, lui imprimer un mouvement de recul au moyen du moteur.

3° Les organes de manœuvre doivent être groupés de façon que le conducteur puisse les actionner d'une manière sûre sans cesser de surveiller la route.

4° Tout automobile doit être pourvu de plaques indiquant la maison qui a construit le châssis et le numéro de fabrication du châssis, la puissance en chevaux-vapeur du moteur ou le nombre et l'alésage des cylindres, et le poids à vide de la voiture.

ART. 2

Conditions à remplir pour les conducteurs d'automobiles.

Le conducteur d'un automobile doit avoir les qualités qui donnent une garantie suffisante pour la sécurité publique.

En ce qui concerne la circulation internationale nul ne peut conduire un automobile sans avoir reçu, à cet effet, une autorisation délivrée par une autorité compétente ou

par une Association habilitée par celle-ci, après qu'il aura fait la preuve de son aptitude.

L'autorisation ne peut être accordée à des personnes âgées de moins de dix-huit ans.

ART. 3

Délivrance et reconnaissance des certificats internationaux de route.

En vue de certifier pour la circulation internationale que les conditions prévues dans les articles 1 et 2 sont remplies, des certificats internationaux de route seront délivrés d'après le modèle et les indications ci-joints (Annexes A et B).

Ces certificats seront valables pendant un an à partir de la date de leur délivrance. Les indications manuscrites qu'ils contiendront seront toujours écrites en caractères latins ou cursives anglaises.

Les certificats internationaux de route délivrés par les autorités d'un des Etats contractants ou par une Association habilitée par celles-ci avec le contre-seing de l'autorité, donneront libre accès à la circulation dans tous les autres Etats contractants et y seront reconnus comme valables sans nouvel examen.

La reconnaissance des certificats internationaux de route pourra être refusée :

1° S'il est évident que les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés d'après les principes des articles 1 et 2 ne sont plus remplies ;

2° Si le possesseur ou le conducteur d'automobile n'a pas la nationalité d'un des Etats contractants.

ART. 4

Disposition des numéros d'immatriculation sur les automobiles.

Aucun automobile ne sera admis à passer d'un pays dans un autre, s'il ne porte en évidence à l'arrière, outre une

plaque nationale numérotée, une plaque distinctive munie de lettres établissant sa nationalité. Les dimensions de cette plaque, les lettres ainsi que leurs dimensions sont fixées dans un tableau annexé à la présente Convention (Annexe 6)

ART. 5.

Appareils avertisseurs.

Tout automobile doit être muni d'une trompe à ton grave pour produire un signal d'avertissement. En dehors des agglomérations, il est permis de recourir en outre à l'emploi d'autres avertisseurs, conformes aux règlements et aux usages du pays.

Tout automobile devra être muni, dès la chute du jour, de deux lanternes à l'avant et d'un feu à l'arrière, ce dernier capable de rendre lisibles les signes des plaques. La route doit être éclairée à l'avant sur une distance suffisante, mais l'emploi des lumières aveuglantes est toujours interdit dans les agglomérations urbaines.

ART. 6

Dispositions particulières aux motocycles et aux motocyclettes.

Les stipulations de la présente Convention sont applicables aux motocycles à trois roues et aux motocyclettes, sous réserve des modifications suivantes :

1° Le mécanisme destiné à empêcher la dérive en arrière, visé au 2° de l'article 1^{er} sous la lettre c n'est pas exigé, non plus que le mécanisme de marche arrière.

2° L'éclairage pourra être réduit à une seule lanterne placée à l'avant du motocycle ou de la motocyclette.

3° En ce qui touche les motocycles et les motocyclettes, la plaque distinctive de la nationalité mesurera seulement 18 centimètres dans le sens horizontal et 12 centimètres

dans le sens vertical ; les lettres mesureront 8 centimètres de hauteur, la largeur de leurs traits étant de 10 millimètres.

4° La trompe des motocycles et des motocyclettes sera à ton aigu.

ART. 7

Croisement et dépassement des véhicules.

Pour croiser ou dépasser d'autres véhicules, les conducteurs d'automobiles doivent se conformer rigoureusement aux usages des localités où ils se trouvent.

ART. 8

Pose de plaques indicatrices sur la voie publique.

Chacun des Etats contractants s'engage à veiller dans la mesure de son autorité, à ce que, le long des routes, il ne soit posé, pour signaler des passages dangereux, que les signaux dont le tableau est joint en annexe à la présente Convention (Annexe D).

Toutefois, des modifications pourront être apportées à ce système, d'un commun accord, par les Gouvernements des Etats contractants.

A ce système de signaux, il y a lieu d'ajouter un signal avertisseur de bureau de douane et commandant l'arrêt, ainsi qu'un autre signal avertisseur de bureau de péage ou d'octroi.

Les Gouvernements veilleront également à l'observation des principes suivants :

1° Il n'y a pas lieu, en général, de signaler par des plaques indicatrices les obstacles situés dans les agglomérations.

2° Les plaques doivent être posées à 250 mètres environ du passage à signaler, à moins que la disposition des lieux ne s'y oppose. Lorsque la distance du signal à l'obstacle

diffère très notablement de 250 mètres, des dispositions spéciales seront prises.

3° Les plaques indicatrices doivent être posées perpendiculairement à la route.

ART. 9

Dispositions générales.

Le conducteur d'un automobile circulant dans un pays est tenu de se conformer aux lois et règlements relatifs à la circulation sur les voies publiques, en vigueur dans ledit pays.

Un extrait de ces lois et règlements pourra être remis à l'automobiliste, à l'entrée dans un pays, par le bureau où sont accomplies les formalités douanières.

ART. 10

a) La présente Convention sera ratifiée, et le dépôt des ratifications aura lieu le 1^{er} mars 1910.

b) Les ratifications seront déposées dans les archives de la République Française.

c) Le dépôt des ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Puissances qui y prennent part, et par le Ministre des Affaires Etrangères de la République Française.

d) Les Puissances qui n'auront pas été en mesure de déposer l'instrument de leurs ratifications le 1^{er} mars 1910 pourront le faire, au moyen d'une notification écrite, adressée au gouvernement de la République Française et accompagnée de l'instrument de ratification.

e) Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification qui les accompagnent, sera immédiatement, par les soins du Gouvernement Français et par la voie diplomatique, remise

aux Puissances qui ont signé la présente Convention. Dans les cas visés par l'alinéa précédent, le dit Gouvernement leur fera connaître en même temps, la date à laquelle il aura reçu la notification.

ART. 11

a) La présente Convention ne s'applique de plein droit qu'aux pays métropolitains des Etats contractants.

b) Si un Etat contractant en désire la mise en vigueur dans ses colonies, possessions ou protectorats, il déclarera son intention expressément dans l'instrument même de ratification ou par notification spéciale adressée par écrit au Gouvernement Français, laquelle sera déposée dans les archives de ce Gouvernement. Si l'Etat déclarant choisit ce dernier procédé, le dit Gouvernement transmettra immédiatement à tous les autres Etats contractants copie certifiée conforme de la notification, en indiquant la date à laquelle il l'a reçue.

ART. 12

a) Les Puissances non signataires de la présente Convention pourront y adhérer.

b) La Puissance qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement Français en lui transmettant l'acte d'adhésion qui sera déposé dans les archives dudit Gouvernement.

c) Ce Gouvernement transmettra immédiatement à toutes les autres Puissances contractantes copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

ART. 13

La présente Convention produira effet, pour les Puissances qui auront participé au premier dépôt de ratifications, le 1^{er} mai 1910, et, pour les Puissances qui la ratifie-

ront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi qu'à l'égard des colonies, possessions ou protectorats non mentionnés dans les instruments de ratification, le 1^{er} mai qui suivra l'année dans laquelle les notifications prévues dans l'article 10, alinéa d, l'article 11, alinéa b, et l'article 12, alinéa b, auront été reçues par le Gouvernement Français.

ART. 14

S'il arrivait qu'une des Puissances contractantes voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement Français, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à toutes les autres Puissances en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation ne produira ses effets qu'à l'égard de la Puissance qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement Français.

ART. 15

Les Etats représentés à la dite Conférence sont admis à signer la présente Convention jusqu'au 13 novembre 1909.

Fait à Paris, le 11 octobre 1909, en un seul exemplaire dont une copie conforme sera délivrée à chacun des Gouvernements signataires.

L'annexe A est un modèle de certificat international de route. L'annexe B indique dans quelle langue seront portées les diverses mentions qui doivent figurer sur ce certificat.

L'annexe C traite de la marque distinctive du pays d'origine. Elle est constituée par une plaque ovale de 30 centimètres de largeur sur 18 de hauteur, portant une ou

deux lettres peintes en noir sur fond blanc ; ce doivent être des caractères latins majuscules, ayant au moins 10 centimètres de haut et 15 millimètres d'épaisseur de trait.

Les lettres distinctives sont les suivantes :

Allemagne D ; Autriche A ; Hongrie H ; Belgique B ; Bulgarie BG ; Espagne E ; Etats-Unis US ; France F ; Grande-Bretagne GB ; Grèce GR ; Italie I ; Monténégro MN ; Monaco MC ; Pays-Bas NL ; Portugal P ; Roumanie RM ; Russie R ; Serbie SB ; Suède S ; Suisse CH.

Enfin, l'annexe D donne le dessin de quatre signaux d'obstacles : cassis, virage, passage à niveau et croisement.

Ont ratifié la convention : la France (pour son territoire européen, l'Algérie et la Tunisie), l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la Bulgarie, l'Espagne, la Belgique, la Grande-Bretagne (pour les Iles Britanniques et les Indes Anglaises), l'Italie, Monaco, la Russie, les Pays-Bas et la Suisse. Le Luxembourg y a adhéré.

La France et l'Angleterre ont ainsi usé de la faculté que leur donnait l'article II b. d'étendre à certaines de leurs colonies le bénéfice de la Convention. — Un Etat pouvait-il, par contre, accéder à celle-ci pour une fraction seulement de son territoire métropolitain ? La question s'est posée au sujet de la Suisse, dont l'un des cantons, celui des Grisons, prohibe purement et simplement la circulation automobile. Cette attitude de l'un des

cantons suisses devait-elle empêcher le gouvernement fédéral de ratifier la Convention ? L'éminent juriconsulte, dont l'avis fut sollicité à ce sujet, ne l'a pas pensé.

Il est bien évident que les effets de la Convention se produisent, sur le territoire des Etats contractants, à l'égard de tous ceux qui s'y trouvent. Pourtant, l'une des dispositions étant une véritable faveur, on a estimé que seuls en devaient profiter les nationaux des Etats contractants. Nous avons vu en effet que l'article 3 décide :

« La reconnaissance des certificats internationaux de route pourra être refusée ;

.

2^o Si le possesseur ou le conducteur d'automobile n'a pas la nationalité d'un des Etats contractants ».

Cependant, par mesure gracieuse, le gouvernement français a décidé que les sous-préfets de Cherbourg, Saint-Nazaire et le Havre pourraient délivrer des certificats internationaux de route aux automobilistes américains, qui justifieraient des titres exigibles — en les prévenant toutefois que les autres pays adhérents pourraient refuser le certificat délivré dans ces conditions.

*
* *

Ce qui caractérise la Convention, c'est d'abord sa clarté, et le souci de la réalisation pratique qui l'inspire. Sur chaque point, on s'est efforcé d'aboutir à des prescriptions nettes et aisément applicables, et l'on paraît y être

arrivé. — C'est encore plus l'étendue des résultats obtenus, sur presque tous les articles du programme.

La Commission administrative et technique a unifié, pour la circulation internationale, les conditions exigées des machines et des conducteurs. Elle a créé le certificat international de route, qui est certainement l'œuvre la plus originale et la plus féconde de la Conférence. Elle a fait accepter des signaux uniformes — et adopté un type de plaque permettant de reconnaître facilement dans quel pays est enregistrée une machine.

Si l'œuvre de la Commission de circulation et douanes apparaît moins brillante, c'est que son programme était beaucoup plus hardi. — La question du croisement et du dépassement, qui intéresse, non pas seulement la circulation automobile, mais toute la circulation de la rue, celle des tramways comprise, occasionnerait, au cas où une solution unique serait adoptée, une transformation technique considérable et créerait un bouleversement inouï dans les habitudes; sans doute même de nombreux accidents se produiraient-ils au début. Tout au plus peut-on espérer voir se produire une amélioration progressive de l'état de choses actuel, et c'est en ce sens qu'il faut accueillir le vœu formé sur l'initiative du marquis de Dion.

Pour les signaux de route, il eût été évidemment désirable d'en voir restreindre le nombre à quelques types uniformément adoptés et répondant aux principales nécessités. Il n'a pas été possible d'arriver à cette limitation, qui allait trop nettement à l'encontre d'habitudes

déjà prises — mais l'accord s'est heureusement fait sur l'adoption, pour les signaux indiquant un danger, des types créés par le Congrès de la Route. Quant aux signaux avertisseurs de bureau de douane, aux signaux avertisseurs de bureau de péage ou d'octroi, dont l'établissement a été prévu par la Convention, des types uniformes n'ont pas été étudiés.

La nécessité de l'observation par les automobilistes des règlements de chaque pays ne pouvait être que constatée. — Mais il y a à l'article 9 une disposition fort heureuse, qui prévoit la remise éventuelle à l'automobiliste, à son entrée dans un pays, des lois et règlements de celui-ci. Un délégué avait proposé que cette remise fût obligatoire : on n'a pas voulu aller aussi loin, et c'est regrettable.

Remarquons pourtant que le pays pour lequel cette mesure pouvait sembler le plus utile, par suite de la variété des règlements et de leur caractère très restrictif, parfois même prohibitif, la Suisse va user du système indiqué à l'article 9. Le Conseil Fédéral vient en effet de décider de faire remettre à chaque automobiliste étranger, au moment de son passage à la frontière, un document qui l'informera de toutes les prescriptions édictées par les cantons.

Cette brochure sera publiée en deux éditions, l'une anglo-allemande, et l'autre franco-italienne, et accompagnée d'une carte ad hoc. Le Conseil Fédéral a envoyé à cet effet une circulaire aux autorités cantonales intéressées, afin qu'elles lui signalent toutes les restrictions

qu'elles ont apportées à la circulation des automobiles, et pour leur conseiller aussi de n'en pas introduire de nouvelles en cours d'exercice.

Les cantons font preuve en effet d'un évident arbitraire, et poursuivent un but mercantile. C'est un impôt vexatoire qu'ils perçoivent sur les étrangers sous le prétexte d'empêcher les accidents. Un tel état de choses est fort regrettable, et il faut louer le Conseil Fédéral de chercher, dans la mesure du possible, à y mettre fin. Mais vaincra-t-il le particularisme des cantons, qui s'appuie sur la Constitution ? Si l'on ne devait malgré tout l'espérer, on pourrait se demander avec raison pourquoi la Suisse a adhéré à la Convention destinée à favoriser la circulation des automobiles, alors que celle-ci, sur son territoire, se trouve de par les règlements locaux parfois interdite, et toujours dangereuse.

En matière de simplification douanière, la Conférence n'a abouti qu'à des vœux : cela n'a rien d'étonnant et ne peut être considéré comme un échec, puisque le programme, après revision, ne prévoyait à ce sujet qu'un simple échange de vues. La question est en effet assez complexe, puisqu'il faut tenir compte, à la fois des désirs des automobilistes, hostiles aux formalités qui les retardent, et des prétentions des administrations douanières qui tiennent à conserver des garanties. Notons pourtant le geste du directeur général des douanes françaises, proposant un système très libéral d'assurance et de cautionnement mutuel.

discours de clôture, en s'adressant aux délégués : « Vous ne léguez pas seulement aux Congrès qui vous suivront un programme, mais un exemple et une leçon. Si vous avez si rapidement obtenu tant de résultats heureux, il faut en reporter l'honneur avant tout à la solidarité — disons le mot : à l'esprit de corps qui unit, par dessus les frontières, tous les automobilistes. Le trait caractéristique qui a marqué les délibérations de cette Conférence a été de l'avis unanime, le désir de concorde et d'entente entre ses membres » (1).

M. Gavarry, d'autre part, qui avait été choisi comme président, terminait ainsi son discours, lors de la séance d'ouverture. « Si nous pouvions avoir la faiblesse d'ambitionner pour notre œuvre le prestige de la nouveauté, nous devrions, pour cette seule raison, ne pas nous attarder dans notre labeur, car, prochainement peut-être, ce ne sera plus la circulation sur notre vieux sol familier qu'il s'agira de réglementer, mais bien, vous le savez, la navigation dans la vaste atmosphère ! » (2).

Nous n'avons pas à étudier ici le problème de la circulation internationale des aérostats. Cependant nous pouvons faire certains rapprochements. — Il y a sans doute des questions qui, par la nature même des choses,

La Convention est une importante manifestation de solidarité entre les peuples et entre les automobilistes de tous les pays. Comme l'a dit M. Millerand dans son

(1) *Op. cit.*, page 60.

(2) *Op. cit.*, page 35.

ne se posent qu'à propos de la navigation aérienne mais, en revanche, combien d'analogies voyons-nous apparaître !

De même que les automobiles, les aérostats appellent une réglementation dans l'intérêt de la sécurité. Les Etats sont aussi placés, par les uns comme par les autres, dans la nécessité de prendre certaines mesures destinées à assurer le respect des lois fiscales. De même que celle des automobiles, la circulation des aérostats présente un intérêt international ; des congrès de jurisconsultes se sont déjà réunis en divers endroits, dans le but de préparer le Code de l'Air, et le Congrès de Vérone a été particulièrement intéressant à cet égard.

Mais il a fallu aussi que les Etats se rapprochent officiellement et se concertent en vue d'élaborer une réglementation internationale de la circulation dans l'atmosphère. Une Conférence internationale diplomatique a été tenue à cet effet à Paris, du 18 mai 1910 au 29 juin de la même année (1), sous la présidence de M. Renault. Cette Conférence s'est divisée en quatre Commissions : droit des gens, administrative et technique, douanière, de réglementation aérienne. Dans sa session de Paris (avril 1910), l'Institut de Droit International avait préparé deux projets de réglementation ; l'un émanait de M. Paul Fauchille, l'autre, du professeur von Bar, de Göttingen. Ce sont ces textes qui, présentés à la

(1) *Journal de Droit International privé*, 1911, p. 989 et suiv.

Conférence diplomatique, formèrent la base de ses discussions.

La Conférence a discuté des points qui rappellent de très près ceux qui ont été soumis à la Conférence des automobiles. — Elle a dû s'occuper, elle aussi, des conditions à remplir par les aérostats, et par les pilotes. D'ailleurs, le simple énoncé des résolutions adoptées fera ressortir l'analogie que nous voulons souligner. Tout aérostat doit être immatriculé sur une liste dressée par l'autorité de l'Etat dont il dépend. Il doit avoir, rivée à sa nacelle, une plaque d'identité mentionnant le nom et la résidence du propriétaire, le nom du constructeur et le numéro de fabrication — et porter, d'autre part, de façon apparente sur son enveloppe une lettre correspondant au pays où il a été inscrit, une lettre correspondant à la circonscription où il a été immatriculé, un chiffre reproduisant le numéro d'inscription sur la liste.

Pour être admis à circuler, tout aérostat doit avoir un permis de circulation, indiquant sa nationalité et les dispositions essentielles de l'appareil. Il appartient à un règlement intérieur de déterminer, dans chaque Etat, les conditions de délivrance des permis de circulation aérienne, après un essai de navigabilité. Le permis délivré dans l'un des Etats contractants est valable dans les autres. A toute époque, le service compétent a la faculté de visiter les aérostats admis à circuler, et de retirer le permis, quand les conditions requises ne sont plus remplies.

Il ne suffit pas de s'assurer de l'aptitude des aérostats, il faut encore contrôler celle des pilotes. On ne s'improvise pas conducteur de ballon — et bien moins encore que d'automobile. Le pilote doit se munir d'un certificat qui ne peut être obtenu que par ceux qui sont âgés d'au moins 18 ans et qui jouissent d'une bonne vue. Les certificats délivrés dans l'un des pays contractants sont reconnus dans les autres. — Toutefois, la diversité des instruments de navigation aérienne a fait établir des certificats distincts pour les ballons libres, les dirigeables et les appareils d'aviation, alors qu'il n'y a qu'une catégorie de certificats pour les automobilistes.

Il est encore plus facile de frauder les lois fiscales par la voie des airs que par celle de terre, même lorsqu'on a un automobile à sa disposition. Aussi les Etats ont-ils pris des mesures appropriées; les aérostats peuvent en principe transporter des marchandises — mais il leur est interdit d'en charger de prohibées, ou de soumises à un monopole, ou même de celles qui comportent l'application de droits de douane élevés sous un faible volume.

Un aérostat qui quitte le territoire, chargé de marchandises, doit se munir d'un manifeste établi au lieu de son chargement et visé par l'autorité fiscale compétente. Il peut être visité au départ par les agents du fisc. A l'atterrissage, le pilote doit se présenter aux autorités de la localité la plus voisine; celles-ci apposeront leur visa sur le livre de bord après vérification de l'identité de

l'aérostat, l'examen du chargement et l'accomplissement des formalités fiscales.

Il n'était pas sans intérêt, croyons-nous, de marquer ici les ressemblances entre la réglementation de la circulation aérienne et celle de la circulation automobile — deux formes nouvelles de l'activité dues au progrès de la science et de l'industrie.

Si la Conférence automobile, dont nous avons étudié les travaux et essayé de dégager les résultats, s'est réunie, c'est parce que des difficultés apparaissaient en matière de réglementation de la circulation, lorsqu'il s'agissait de véhicules étrangers. Il nous reste, pour terminer, à nous demander si la qualité d'étranger d'un automobiliste ne va pas modifier les règles ordinaires de la responsabilité, civile ou pénale.

CHAPITRE V

LA RESPONSABILITÉ EN DROIT INTERNATIONAL

Plaçons-nous d'abord sur le seul terrain de la responsabilité civile, c'est-à-dire de la réparation du préjudice causé au moyen de l'attribution de dommages-intérêts à la victime.

Aux termes de l'article 14 du Code civil « l'étranger, même non résident en France, pourra être cité devant les tribunaux français pour l'exécution des obligations par lui contractées en France avec un Français; il pourra être traduit devant les tribunaux de France pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des Français. » D'après l'article 15, « un Français pourra être traduit devant un tribunal de France pour des obligations par lui contractées en pays étranger, même avec un étranger. »

Le législateur a employé l'expression « obligations contractées »; il n'a évidemment pas eu l'intention d'exclure toutes celles qui n'auraient pas une Convention

pour origine, écartant ainsi les causes d'engagement autres que les contrats. — Ces textes sont bien applicables à tous les cas où un étranger se trouve obligé envers un Français, ou réciproquement, quelle que soit la source de l'obligation.

En conséquence, les articles 14 et 15 s'appliqueront aux débiteurs de réparation par suite d'un accident d'automobile.

Supposons qu'un étranger auteur d'un accident d'automobile appartienne à un pays qui admette le renversement de la preuve; d'après ce système, la victime n'a rien à prouver; c'est au contraire à l'automobiliste à démontrer qu'il y a eu faute de la victime, ou force majeure, et il ne peut être exonéré que s'il fournit cette démonstration. — La loi française exige, conformément à la théorie traditionnelle, que la victime prouve la faute du conducteur.

Il ne peut y avoir aucune hésitation sur la loi à appliquer; la question est d'ordre public, et l'on ne saurait recourir à la loi étrangère pour rechercher si le chauffeur doit, ou non, être déclaré responsable.

Sur toute cette matière de la responsabilité civile, il n'y aura qu'à appliquer les principes généraux du droit international. En est-il de même en matière pénale?

*
* *

Il n'est pas douteux que le principe de la territorialité de la loi pénale entraîne cette conséquence que l'infra-

tion commise sur notre territoire, soit par un Français, soit par un étranger, doit être poursuivie, jugée et punie conformément à la loi pénale française, qui ne distingue pas du reste quant aux formes de la poursuite et quant à l'application des peines, entre nationaux et étrangers. — La prescription à appliquer aux délits commis sur notre territoire par un étranger est réglée par la loi française. La peine à prononcer sera la peine portée par la loi française, alors même que la loi étrangère punirait le fait moins sévèrement ou ne le punirait pas du tout.

Ces règles s'appliquent sans difficulté aux délits de coups et blessures ou d'homicide par imprudence qui peuvent être constitués par les circonstances d'un accident d'automobile. Les articles 319 et 320 sont applicables à tous les individus circulant sur notre territoire. Il en est de même de la loi de 1908 qui punit le délit de fuite. Cette disposition peut évidemment atteindre les étrangers en France, quand bien même la législation pénale du pays auquel ils appartiennent n'aurait pas encore incriminé la fuite des automobilistes.

En ce qui concerne l'automobile, la détermination du territoire n'a, par ailleurs, donné lieu à aucune difficulté spéciale. Il n'en est pas de même en matière de navigation aérienne, où il est possible de considérer comme faisant partie du territoire de l'Etat sur les registres duquel ils sont inscrits, les aérostats qui survolent un pays étranger, pourvu qu'ils se trouvent dans les airs, sans contact avec le sol. L'aérostat peut à cet égard être

comparé au navire qui, tant qu'il reste en pleine mer, est réputé faire partie intégrante du territoire de la nation dont il porte le pavillon (1). Mais aucune considération de ce genre ne saurait intervenir, lorsqu'il s'agit de voitures automobiles.

Supposons maintenant qu'un automobiliste français se soit rendu coupable à l'étranger d'un délit de coups et blessures ou d'homicide par imprudence par suite d'une faute dans la conduite de sa machine. — L'article 5 du Code d'Instruction Criminelle dispose « Tout Français qui, hors du territoire de la France s'est rendu coupable d'un crime puni par la loi française peut être poursuivi et jugé en France. Tout Français qui, hors du territoire de la France, s'est rendu coupable d'un fait qualifié délit par la loi française, peut être poursuivi et jugé en France, si le fait est puni par la législation du pays où il a été commis. — Toutefois, qu'il s'agisse d'un crime ou d'un délit, aucune poursuite n'a lieu si l'inculpé justifie qu'il a été jugé définitivement à l'étranger et, en cas de condamnation, qu'il a subi ou prescrit sa peine, ou obtenu sa grâce.

En cas de délit commis par un particulier français ou étranger, la poursuite ne peut être intentée qu'à la

(1) La nationalité d'un aéronef a donc une grosse importance. La question de sa détermination a été sérieusement débattue au Congrès du Trocadéro le 31 mai 1911. Finalement, la thèse soutenue par M. de la Pradelle, et faisant de la nationalité du propriétaire celle de l'aéronef, l'a emporté. Les conséquences en sont de tous points satisfaisantes, et pour la compétence et pour la protection diplomatique et le droit de réquisition.

requête du Ministère Public ; elle doit être précédée d'une plainte de la partie offensée ou d'une dénonciation officielle à l'autorité française par l'autorité du pays où le délit a été commis.

Aucune poursuite n'a lieu avant le retour de l'inculpé en France, si ce n'est pour les crimes énoncés à l'article 7 ». (Il s'agit des crimes attentatoires à la sûreté de l'Etat).

Pour que le délit commis hors de France soit punissable en France, quatre conditions sont donc nécessaires : il faut que le Français coupable n'ait pas été jugé définitivement à l'étranger, ou, qu'ayant été jugé et condamné, il n'ait ni subi, ni prescrit sa peine et qu'il n'ait pas été gracié — qu'il soit de retour en France — que la poursuite soit intentée par le Ministère Public et précédée d'une plainte de la partie lésée ou de l'autorité étrangère — enfin qu'il s'agisse d'un fait qualifié délit par la loi française et puni à la fois par les deux législations.

Mais il est indifférent que le fait soit puni par la loi étrangère d'une peine criminelle, correctionnelle ou de simple police (1). — Par exemple, le Code Pénal autrichien ne connaît qu'une classification bipartite des infractions en crimes, d'une part, délits et contraventions de l'autre (2). Cette circonstance n'empêchera pas pourtant le chauffeur français ayant causé un accident en Autriche d'être poursuivi en France, dès lors que l'homicide et les

(1) GARRAUD. *Précis du droit criminel*. 10^e édition, page 120.

(2) V. LISZT. *Le droit criminel des Etats Européens*, p. 382-383.

blessures par imprudence sont réprimés à la fois par les articles 319 et 320 du Code Pénal français et par les articles 335 et 427 du Code Pénal autrichien.

Mais l'auteur français de l'accident survenu à l'étranger ne peut plus être poursuivi en France lorsque l'action publique est prescrite d'après la loi française. Il ne peut pas non plus être poursuivi civilement, puisque l'action civile est assimilée à l'action publique au point de vue de la prescription, par l'article 638 du Code d'Instruction Criminelle. — Ce principe a été récemment consacré par un jugement du tribunal civil de la Seine en date du 30 avril 1910, dans une espèce où il s'agissait d'un accident d'automobile survenu pendant la course Paris-Vienne en 1902.

Les faits étaient les suivants : le 29 janvier 1902, Andreas Bostl, garde barrière des chemins de fer autrichiens section de Linz (Haute Autriche), venait de fermer, la barrière pour le passage d'un train de marchandises, quand survint la voiture automobile n° 9, de la marque Panhard et Levassor, conduite par Pinson. L'automobile lancé à toute vitesse, renversa la barrière qui vint frapper Bostl et lui occasionna une blessure suffisante pour le faire mettre d'office à la retraite anticipée. La compagnie assurant contre les accidents le personnel des chemins de fer autrichiens lui paya, conformément à ses contrats, une rente annuelle et viagère. Par des assignations en date du 10 juillet 1903, Bostl réclama à Pinson et à la maison Panhard et Levassor 10.000 francs à titre

de dommages-intérêts ; en même temps la compagnie des chemins de fer autrichiens leur demandait 6.000 francs et la compagnie d'assurance 9.000.

A cette triple demande Pinson opposa la prescription, et le tribunal civil de la Seine déclara l'action prescrite (1). Cette solution était parfaitement logique. L'accident s'était produit en 1902, et les actions avaient été intentées en 1905, plus de trois ans après. La prescription était donc acquise d'après la loi française, elle l'était, d'ailleurs, également d'après la loi autrichienne, qui fixe une prescription très courte, de six mois ou un an, suivant les cas. Les deux législations concouraient donc à faire admettre la même solution, et le jugement ne prit pas expressément parti pour l'une d'elles, s'attachant seulement à démontrer qu'aucune ne permettait de condamner le défendeur.

Que convient-il enfin de décider, en ce qui concerne les contraventions à la police des automobiles ? Il appartient à chaque pays de les réprimer sur son territoire. — La Conférence internationale a déclaré dans l'article 9 de la Convention, que « le conducteur d'automobile circulant dans un pays est tenu de se conformer aux lois et règlements relatifs à la circulation sur les voies publiques en vigueur dans le dit pays ». C'est un rappel du principe de la territorialité de la loi pénale. Une contravention commise à l'étranger ne pourrait pas être pour-

(1) *Revue de droit international*, 1910, p. 829.

suivie et punie en France, et réciproquement. Les contraventions ne sont pas, en effet, comprises dans l'article 5 du Code d'Instruction Criminelle que nous avons analysé. D'autre part, la loi du 27 juin 1866 (article 2) qui autorise la poursuite en France de certaines contraventions commises à l'étranger et limitativement déterminées, ne comprend pas — et pour cause — les contraventions à la police des automobiles.

*
* *

De cet examen de quelques hypothèses qui se rencontrent à propos de la circulation automobile, il résulte bien qu'autant dans la matière de la responsabilité pénale que dans celle de la responsabilité civile, ce sont les principes généraux du droit international qui doivent être purement et simplement appliqués.

CONCLUSION

L'intérêt de la sécurité publique, menacée par les excès de certains automobilistes, exigeait, outre une réglementation précise de la circulation automobile, certaines modifications législatives quant à la répression — modifications imposées par le caractère tout particulier des accidents et la difficulté d'en établir les responsabilités.

Aujourd'hui, tous les pays pourvus d'un réseau routier d'une réelle importance ont fait des règlements; quelques-uns ont, par des lois, opéré le renversement de la preuve en matière d'accidents d'automobiles, créé le délit de fuite; d'autres songent à suivre leur exemple. Ainsi ont été adoptées en matière de circulation automobile des règles nouvelles, convenant à ce mode de locomotion nouveau, qui, sans nuire à son développement normal, empêcheront qu'il ne devienne un danger public.

La variété des règlements dans les différents pays constituait pour le tourisme automobile une gêne très réelle. La Conférence de Paris a procédé à l'unification la plus étendue que l'on pût espérer pour l'heure.

L'obligation de remplir d'ennuyeuses formalités doua-

nières à l'entrée dans un pays étranger et à la sortie de ce pays disparaîtra-t-elle ? — Peut-être, lors de la nouvelle Conférence dont la réunion a été escomptée et souhaitée en 1909, et qui, pour donner d'heureux résultats, n'aura qu'à marcher sur les traces de sa devancière.

Rien ne peut, d'ailleurs, faire supposer que cette réglementation internationale de la circulation automobile ne doive pas atteindre prochainement toute l'étendue dont elle est susceptible. Des deux seules questions qui n'ont pas reçu de solution définitive, l'une, celle du croisement et dépassement, n'en peut encore admettre de longtemps, semble-t-il, vu la force des habitudes; quant à l'autre, celle des simplifications douanières, si elle n'est pas encore solutionnée, ce n'est pas que le moyen de le faire manque, mais plutôt que, des divers procédés préconisés, on n'a pu, par défaut d'expérience, désigner le meilleur — et cette expérience ne peut tarder à être acquise.

L'unification et la simplification des règles en matière de circulation des automobiles ne rencontrant comme ennemis que les habitudes nationales déjà prises, et les exigences fiscales. Lorsqu'il s'agit de réglementer la circulation aérienne, les usages ne sont guère gênants puisque ce sport est tout nouveau, dans ses dernières et plus intéressantes manifestations tout au moins — les exigences fiscales peuvent être satisfaites, mais on se heurte à une opposition autrement sérieuse. Elle provient

des Gouvernements, qui invoquent, pour réclamer une réglementation sévère de la circulation aérienne, les nécessités de la défense nationale. Ce sont naturellement les pays qui furent le mieux mis à l'abri jusqu'ici par la nature qui s'effraient le plus des possibilités nouvelles de l'aéronautique. Ils croient voir partout des espions aériens, susceptibles de revenir ultérieurement faire sauter leurs ouvrages d'art au moyen d'une bombe habilement lancée. L'opinion publique anglaise est, en ce sens, bien caractéristique, et le Gouvernement la suit : ne vient-il pas, en effet, de réglementer très sévèrement les voyages aériens du continent en Angleterre ?

Aussi y a-t-il lieu de craindre — vu l'importance des opposants et la vigueur de leur opposition — que la circulation aérienne ne puisse arriver très rapidement à une réglementation internationale à peu près complète.

Un tel résultat peut sembler assez proche, au contraire, s'agissant de la circulation automobile — plus ancienne, d'ailleurs ; il n'est que juste de le constater. Et, comme il favorisera le merveilleux essor du sport automobile, nous ne saurions trop nous en féliciter.

« Aujourd'hui, disait M. Gavarry dans son discours d'ouverture, le merveilleux automobile, tout en donnant la faculté de régler à volonté son allure et, quand bon nous semble, de faire de la vitesse, procure en outre au voyageur doué d'un esprit curieux et méditatif le grand et utile plaisir de séjourner à son gré dans telle région qui le séduit, de s'arrêter en telle ville riche de souve-

nirs historiques, de laisser le champ libre à la pensée, au milieu de tel cadre favorable que la nature et les cités viendront à lui offrir. L'esprit s'imprègne alors de choses vues dans un monde nouveau, qui peut être fort différent du milieu, toujours cher, où nous vivons, dans la Patrie, mais qui donne matière à d'intéressantes et instructives comparaisons ».

Permettant ainsi de mieux connaître les pays étrangers, l'automobile contribuera à les faire mieux comprendre et mieux apprécier — partant, à diminuer les causes de conflit entre peuples que n'opposent pas des aspirations inconciliables.

Vu :

Le Président,

RENAULT

Vu :

Le Doyen,

CAUWÈS

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

L. LIARD

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	1

PREMIÈRE PARTIE

La circulation des automobiles en droit comparé	11
CHAPITRE PREMIER. — La législation réglementaire	12
CHAPITRE II. — La responsabilité civile.	31
CHAPITRE III. — La responsabilité pénale.	61

DEUXIÈME PARTIE

La circulation des automobiles en droit international	73
CHAPITRE IV. — La réglementation internationale	73
CHAPITRE V. — La responsabilité en droit international.	118
CONCLUSION	127

